ANNO II N. 3 RIVISTA MENSILE MARZO 1918

TOVRING CLVB ITALIANO

LE VIE D'ITALIA

TVRISMO NAZIONALE, MOVIMENTO DEI FORESTIERI, PRODOTTO ITALIANO

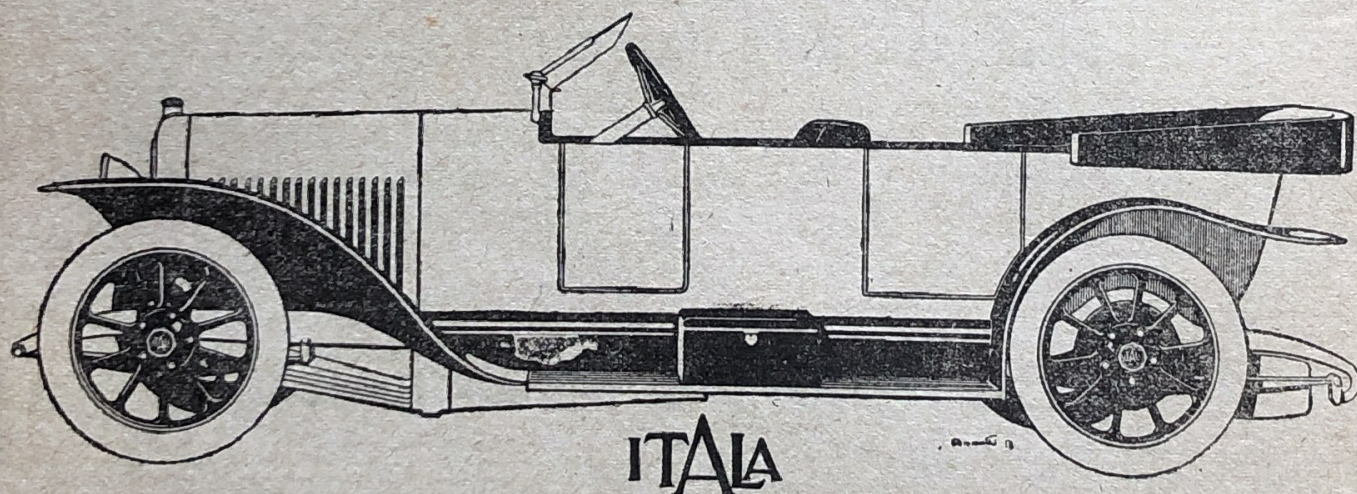
ITALA FABBRICA AUTOMOBILI - TORINO

CHASSIS AVALVE PER GRAN TURISMO

Mod.	alesaggio	corsa
I	90 m/m	150 m/m
„ II	„ 105 „	„ 150 „
„ III	„ 130 „	„ 160 „

impianto elettrico per illuminazione

CHASSIS INDUSTRIALI

Tipo	portata kg.	
17	800	(speciale per strade da montagna)
„ 20	„ „ 1500	
„ 15	„ „ 3000	
„ 10	„ „ 5000	

NUOVO MODELLO 39

Motore a 4 cilindri, alesaggio 80 m/m, corsa 130 m/m. Chassis normale e allungato, con due inclinazioni di sterzo, con illuminazione elettrica e messa in moto. Sospensione ottima e specialmente studiata.

Redazione, Amministrazione: Touring Club Italiano - Corso Italia, 10 - Milano.

L'abbonamento ai 12 numeri annui è di L. **6,05** (per l'estero L. **9,05**) e riservato ai soli Soci del T. C. I.
Tutti gli abbonamenti scadono coll'anno solare.
L'abbonamento fatto dopo il gennaio dà diritto ai numeri arretrati dell'annata.

UN BEL SOGNO

Uno studio del sen. Maggiorino Ferraris.

NELLA *Nuova Antologia* dell'aprile 1917 il sen. Maggiorino Ferraris ha un interessantissimo articolo, steso con la abituale limpidezza sua di stile, che tanto cattiva l'attenzione, ispirato al racconto di un viaggio in Abruzzo dell'eminente scrittore francese Schlumberger, nella *Revue des Deux Mondes,* ed a « Gli insegnamenti di un viaggio », nella *Rivista del Touring,* così spesso ricordati ancora nella stampa.

Il sen. Ferraris, riconosciuto che, in generale, nel Mezzogiorno d'Italia, nelle piccole città, si sta pessimamente in punto ad alberghi, e deplorato il danno che ciò porta al movimento dei viaggiatori, dice: « il concetto di una vasta e fitta rete di piccoli alberghi ferroviari, destinati ad aprire al movimento dei viaggiatori, dei forestieri e dei turisti tutta una regione poco frequentata e superbamente bella come il Mezzogiorno, ancora non si era presentato alla mia mente. Ora vi è penetrato, e invoco la cooperazione di tutti gli uomini di buona volontà, col Bertarelli alla testa, con il Franchetti, il Fortunato ed altri valorosi, perchè il concetto pratico abbia adeguata e sollecita attuazione ».

Il sen. Ferraris pone poi il problema in questi termini: « Il Mezzogiorno, la Sicilia e la Sardegna contano più di 4000 comuni. Ognuno di essi dovrebbe avere il suo piccolo, piccolissimo albergo, lindo, grazioso, civettuolo, tra i fiori e gli alberi ». Un certo numero di comuni è già munito di alberghi possibili o anche buoni. Ma restano parecchie migliaia di località cui provvedere; e il Ferraris riduce le più necessarie al 10 per cento del totale: « per aprire il Mezzogiorno rurale e le Isole al movimento... occorrono circa 400 alberghi, anche piccoli, modesti ma puliti e riforniti del necessario ».

Qui incomincia nell'articolo la parte più interessante, quella delle proposte. «Bisogna

liberare l'Italia dalla sterile impotenza e dallo sciagurato sistema di credere alla soluzione di un problema economico, educativo o sociale quando non abbiamo provvisto nemmeno all'uno per cento del necessario!... Possiamo contare sopra di un'iniziativa privata, che in una diecina d'anni rimoderni o costruisca a nuovo 400 piccoli alberghi nel Mezzogiorno e nelle Isole? Non lo crediamo... Bisogna adunque ricorrere ad un'azione energica, speciale, che prestabilisca un programma e che sia dotata dei mezzi e degli organi per attuarlo ».

Qui segue un accenno allo sviluppo di piccoli alberghi dato dalle Ferrovie in Bosnia ed Erzegovina; poi è detto: « Giova quindi pensare ad un Istituto apposito o ad un Consorzio per gli alberghi... Esso dovrebbe sorgere presso le FF. SS.... Il Governo, non appena costituito l'apposito ufficio presso le FF. SS., fa appello alle diverse forze vive del paese — all'Associazione del Mezzogiorno, al Touring Club, alla Associazione per il Movimento dei Forestieri, alla Società degli Albergatori, alla Società di Idrologia, ecc. — e costituisce, insieme a rappresentanti dello Stato, un Comitato apposito. Questo promuove un'indagine... e sceglie le località ove è consigliabile ed utile un albergo confortabile. Provvede quindi alla sua apertura ed esercizio nel più breve tempo possibile.

« Diverse sono le soluzioni che, caso per caso, il Comitato potrà adottare. Rimodernare un albergo già esistente, aprirne uno nuovo in un caseggiato del paese, costruire un apposito fabbricato. La prima via è senza dubbio preferibile in tutti i casi in cui appaia consigliabile e così la seconda di fronte alla terza. Ma dove non si presenta altra soluzione converrà costruire a nuovo ».

L'articolo quí spiega come i singoli alberghi dovranno essere appropriati con modesti criteri alle località di loro destinazione; però « tutti i diversi tipi di alberghi ferroviari dovrebbero avere camere pulite, senza la vecchia carta ammuffita, porte verniciate e bene assicurate, grandi finestre e balconate, là dove sono possibili, gabinetti da toeletta e bagno moderni e, sempre quando la località lo consenta o lo esiga, luce elettrica, termosifone, garaggio per automobili, rimessa per cavalli e vetture, telefono, ecc. E dappertutto, dove sia possibile, verande, terrazze, pergolati, fiori e piante verdi ».

E i capitali? Per « rimodernare, riassettare, ripulire, rimobiliare o costruire a nuovo 400 piccoli alberghi, da quelli minimi di 5 camere o di 10 letti in su, fino ai maggiori dei capoluoghi di provincia e di circondario, si può calcolare che occorre in cifra tonda un capitale di circa 40 milioni di lire. È persino inutile aggiungere che questo capitale, contro interesse, deve essere somministrato dalle FF. SS. ».

Il sen. Ferraris osserva che, nel decennio 1905-15, le FF. SS. impegnarono in lavori, provviste od impianti quasi 2000 milioni. Se ne avessero impegnati 40 di più, ciò « avrebbe in nulla modificato il complesso della loro gestione finanziaria ed economica.

« L'esercizio di questi alberghi consorziati non può essere che privato al pari dei *buffets*. Dove si rimoderna un vecchio albergo è logico che continui ad esercirlo il vecchio conduttore, all'uopo rinforzato da un buon cameriere moderno... Per i nuovi alberghi sarà semplicemente il caso di affidarne l'esercizio a famiglie buone, capaci, che diano i maggiori affidamenti, soprattutto dal punto di vista morale. E converrà assicurar loro una buona interessenza negli incassi. Perchè... siamo d'avviso che le FF. SS. devono abbandonare il sistema attuale di appalto e affitto esagerato per i ristoranti e i *buffets* delle stazioni che, tranne lodevoli eccezioni, dànno risultati del tutto insoddisfacenti dal punto di vista del viaggiatore... Le FF. SS. farebbero ottima cosa riordinando e migliorando subito ed a fondo il loro servizio di ristoranti... È un servizio che è ancora interamente da rinnovare.

« Vengono per ultimo i risultati finanziari. È nostro desiderio, anzi è nostro proposito che, superate le oscillazioni dei primi tempi, l'Azienda degli alberghi consorziati diventi rimunerativa e paghi le spese di esercizio, nonchè l'interesse e l'ammortamento dei capitali impiegati. Circa le spese di esercizio la cosa non è difficile. Il Comitato, prima di decidere l'apertura di un esercizio può assicurarsi l'opera di un buon conduttore che lo assuma a proprio conto. Resta a vedere se la percentuale sugli incassi lordi da corrispondersi alle FF. SS. — che si può commisurare intorno ad una

media dal 20 al 25 % — risulterà tale da provvedere anche al servizio del capitale d'impianto. Fra interessi (5 %), ammortamento (1 %), manutenzione e rinnovazione (4 %) occorrerà in cifra tonda il 10 % all'anno e per i 40 milioni preventivati l'ammontare salirà a 4 milioni all'anno. È una cifra rispettabile ma non è difficile a conseguirsi ».

Il sen. Ferraris infine dice che « il credito di Stato dovrà, dopo guerra, essere rivolto essenzialmente a scopi rimunerativi, direttamente redditizi. Ogni 100 lire di credito devono possibilmente fruttare le loro 5 lire d'interesse, altrimenti si va incontro ad illusioni e a disastri. Ed è quindi essenzialmente con questo concetto che dobbiamo progettare ed attuare anche il nuovo impianto di alberghi per il Mezzogiorno e le Isole. Non deve rappresentare nè un'opera di beneficenza nè una perdita finanziaria per lo Stato, ma una vera e propria azione economica diretta con criteri rigorosamente industriali, che paghi allo Stato i suoi giusti interessi e ammortamenti. E per evitare possibili inconvenienti si può anche mettere allo studio la convenienza che gli Enti locali amministrativi e commerciali debbano prestare la garanzia degli interessi dei capitali impiegati ».

***

Questo il riassunto oggettivo e press'a poco completo dell'articolo della *Nuova Antologia*.

Sebbene io sia stato personalmente chiamato nell'articolo stesso a cooperare all'idea, della cortese invocazione dell'illustre Proponente, forse tacerei, per non procurarmi il dispiacere di dovermi porre nettamente contro le sue proposte, malgrado le espressioni così deferenti e cordiali delle quali esso circonda l'opera del Touring e la mia.

Ma mi costringe ad uscire dal riserbo, tenuto ormai da tanto tempo, il timore che il non porre sott'occhio al pubblico la stessa tesi del miglioramento degli alberghi, ma con diversi, anzi opposti elementi di giudizio, possa lasciare ingenerare due convinzioni che non hanno motivo di sussistere: la prima, che il Touring (e per esso il suo Consiglio) condivida o press'a poco, le vedute esposte dall'on. Maggiorino Ferraris; la seconda, che nel pubblico si facciano strada, per difetto di insufficienti dati di discussione, idee che possono riuscire assai dannose ad un razionale sviluppo del turismo e che condurrebbero, a giudizio d'altri e mio, ad aggravi del contribuente, non giustificati da corrispondenti vantaggi.

UNA STATISTICA ISTRUTTIVA ED INESORABILE.

Un primo esame da fare è quello di verificare se gli alberghi proposti possono avere una vitalità economica. Buono o cattivo che sia il concetto dell'albergo di Stato, bisogna che per giustificare l'albergo vi sia il cliente: il cliente che già oggi cerchi di essere albergato e nulla trovi o il cliente in potenza, sul quale si possa contare in un avvenire prossimo.

Senza clientela non sono possibili alberghi nè di Stato, nè di privati. Ciò è chiaro.

Orbene: *per impiantare 400 alberghi nelle 24 Provincie* (1) *considerate dall'on. Ferraris, bisogna dotarne senza eccezione tutti i centri, fino a quelli che contano anche soltanto 4700 abitanti.*

Basta questa osservazione statistica per far sospettare una insufficiente istruzione, che dirò antropogeografica, della questione. Poichè, se sarebbe cattiva arte di polemica il considerare il numero proposto altrimenti che come un semplice abbozzo, questo però sembra risultare tracciato con linee così lontane da una base discutibile, da far dubitare che l'economia del progetto sia forse stata,

---

(1) Ecco il numero dei comuni nelle 24 provincie del progetto Ferraris, il cui capoluogo ha una popolazione accentrata superiore a 15.000 abitanti (*a*), oppure fra 10 e 15.000 (*b*), oppure fra 4700 e 10.000 (*c*):

	a	*b*	*c*
Aquila	1	2	4
Avellino	1	—	6
Bari	15	12	16
Benevento	1	—	3
Cagliari	1	1	7
Caltanissetta	7	6	8
Campobasso	—	1	9
Caserta	5	2	16
Catania	11	6	14
Catanzaro	1	1	8
Chieti	—	1	4
Cosenza	2	1	6
Foggia	6	4	15
Girgenti	6	8	12
Lecce	7	5	22
Messina	2	1	8
Napoli	8	6	15
Palermo	6	5	21
Potenza	1	4	15
Reggio Calabria	1	2	11
Salerno	3	1	5
Sassari	1	1	8
Siracusa	9	8	10
Trapani	6	3	7
	101	81	250

anche nel resto, studiata non abbastanza a fondo.

Effettivamente vi sono, nelle 24 provincie, 432 centri dai 4700 abitanti in su; ma di questi almeno 32 si possono considerare, anche ad essere severi, già sufficientemente muniti di buoni alberghi. Un esame anche superficiale fa però credere che, per un diverso motivo, anche le altre 400 località siano lontane dal poter tutte richiedere un albergo anche modestissimo. Esse infatti presentano una frequenza di viaggiatori attuale e futura del tutto insignificante, anzi, spesso, nulla. Come dunque e a che scopo crearvi degli alberghi?

Salvo su certe linee di grande comunicazione, si trovano in tali condizioni quasi tutti i paesi di alcune parti dell'Abruzzo, di tutto il Molise, della porzione maggiore delle Puglie e della Basilicata e di grandi estensioni di Calabria, Sicilia e Sardegna.

Nell'Abruzzo Aquilano e Chietino, vi sono zone pastorizie dove proprio non si può pensare — ora e poi — ad un sensibile movimento qualsiasi, tranne in qualche caso di villeggiatura.

Nelle Puglie, immensi territori a grano, a vigneti, a olivi, a fichi, a mandorli, circondano centri agricoli di primaria importanza, nei quali, a certe epoche, passano brevemente i compratori di derrate e nessun altri mai. Sono, essenzialmente, grandi agglomerazioni contadinesche, che una diversa distribuzione della proprietà territoriale disperderebbe subito in cascinali, sparsi sui luoghi del lavoro. Non è in questi grossi borghi, numerosi spesso di popolo come città, che si possa sperare, nè del resto utilmente promuovere, un movimento di viaggiatori.

In peggiori condizioni si trova la parte sud-orientale della Basilicata, desolata dalla malaria e dal malgoverno delle acque, ora scarsissima di comunicazioni. Essa avrà fra poco una maggior rete — come la Calabria — di strade ordinarie dovute alla legge speciale e, fra qualche decennio, la sua parte di una bella serie di ferrovie di redenzione politico-sociale — le Calabro-Lucane —, di cui si può ben garantire per lungo periodo lo scarso movimento commerciale e la nessuna frequenza di viaggiatori. In molti casi, del resto, esse non potranno neppure raggiungere i paesi, isolati in generale sul dorso di alte colline. Come si può pensare ad alberghi, nel senso della proposta Ferraris, cioè in media di 100.000 lire, per tali luoghi?

La Calabria ha splendidi paesaggi e, sotto questo aspetto, un avvenire turistico di una certa importanza. Ma quanto lontano? Contro il pronto verificarsi di questo avvenire congiurano troppe circostanze locali, perchè adesso si possa senz'altro pensare di fomentare un movimento, fuori di un numero assai limitato di centri. Fomentarlo in altri più numerosi, sarebbe creare una rete di alberghi nati-morti. I nati-morti costituiscono la categoria dei non valori, anche nella statistica umana, anzi una categoria che non dà che dolori. In materia d'alberghi vorrebbe dire deprimere con la concorrenza del numero eccessivo, anche quei pochi che potrebbero aver ragione di vita propria.

Per la Sicilia, chi può vantare un entusiasmo più grande del mio? Ma mi sia anche concesso, poichè conosco l'Isola, di affermare che è assolutamente fantastica l'ipotesi di impiantare alberghi — veri alberghi di un valore medio di 100.000 lire — nella maggior parte dei paesetti miserabili, in cima a inospiti monti, privi di ogni risorsa turistica attuale e in un futuro prossimo, semplici aggregati di tuguri di contadini e di solfatari. Non si deve mettere il carro avanti i buoi: non si trasforma socialmente un sito, immaturo per secolari ragioni, solo impiantandovi un albergo. Quando il sito è maturo, solo allora si può provvedere: prima non vi sono clienti.

Per la Sardegna, ancor più marcata è forse la scarsità di centri ove si possano ora impiantare alberghi. Villaggi posti a grandissima distanza l'uno dall'altro, in solitudini quasi incolte, il cui risorgimento non può essere che agricolo e pertanto senza la vivacità di movimento che può procurare il progresso industriale, non potrebbero per lunghi e lunghi anni mantenere in vita degli alberghi. Soltanto in certi punti ove si incrociano le poche vie commerciali od ove particolarissime ragioni lo consigliassero, potrebbe sussistere qualche albergo nel senso del progetto, cioè del valore medio di 100.000 lire.

UN GRUPPO DI ARGOMENTI CONTRARI AL PROGETTO.

Ma, premessa questa escursione di geografia antropica ed economica, passiamo a un altro ordine di considerazioni.

Un punto di massima sostanziale è questo: devono le FF. SS. farsi costruttrici di questi nuovi alberghi, e nella misura indicata, e nei luoghi preconizzati? io ritengo che non vi sia dubbio: non lo devono.

Troppe ragioni, di cui anche una sola forse basterebbe, dimostrano la impraticità della proposta.

1. — Viene addotto dall'on. Ferraris un argomento « per somiglianza »: « ... in Europa ed in America è illimitato il numero degli alberghi costruiti ed eserciti per conto di Società Ferroviarie ». Ciò non è punto esatto. Mi basta qui di dichiarare che ben diversa è la realtà: avrò occasione in altro articolo di provarlo a miglior agio e di chiarire anche che il limitatissimo numero di alberghi ferroviari europei ha carattere, di solito, grandioso, del tutto diverso da quelli del progetto Ferraris. Sono, il più spesso, alberghi *terminus*. Quanto a quelli americani sono addirittura basati su criteri, che in Europa neppure sarebbe possibile affacciare, cioè specialmente la messa in valore di immensi territori delle ferrovie stesse, ecc., ed anche su di essi potrò ritornare.

2. — Venne pure introdotto un secondo argomento « per somiglianza »: gli alberghi di Stato della Bosnia-Erzegovina. Essi esistono infatti e sono come dagli accenni fatti all'on. Ferraris dal suo amico che esso cita. Ma io aggiungerò per mio conto: bisogna leggere i racconti di una *randonnée* del compianto mio amico Eugenio Carniaux, l'indimenticabile ciclista, vicepresidente del Touring Club Belga, per avere una volta di più la visione chiara di quello che tutti sanno: cioè che l'Austria, per raggiungere la penetrazione politico-commerciale ad oltranza e immediata nelle due provincie annesse, vi instaurò un'azione complessa, di cui faceva parte un numero, del resto assai limitato, di alberghi. Si capisce quale impostazione finanziaria ebbero in queste condizioni tali alberghi! Tal quale i fondi segreti. Si tratta di raggiungere uno scopo e non si conta.

3. — Come mai le FF. SS. dovrebbero costruire o interessarsi di alberghi posti in infinite località, che nulla hanno di ferroviario, perchè lontane diecine, ventine di chilometri dalla più prossima stazione? Quale raccordo negli studi, nell'amministrazione, nelle comunicazioni, nei servizi, nella sorveglianza, insomma in tutto lo svolgimento della loro vita, avrebbero questi alberghi, privi di ogni contatto ferroviario? Molti dei paesi preconizzati sono perfino senza strade carrozzabili, altri si trovano in località gravemente malariche, ecc.

4. — Costruire un albergo è un compito definito. Ma ricavarlo in uno stabile già esistente è cosa vaga, sottile e soggetta a difficoltà pratiche grandissime, a complicazioni burocratiche enormi. Stabili da acquistare o da espropriare? Sappiamo cosa capita alle Ferrovie in fatto di tempo e di prezzi! Soluzioni diversissime può avere l'idea centrale di « fare un albergo » in un luogo secondario, adattando un sito esistente. È cosa semplice solo in apparenza. Scegliere quale casa? La più prossima alla stazione, nuova e costosa, o l'altra più lontana che costa molto meno ma pare meno comoda, o quell'altra ancora, che si dà per quasi nulla ma è per metà da demolire? E tali soluzioni non potrebbero neppure — buone o cattive — essere opera personale. Quale funzionario vorrebbe, tra opposte tendenze, del sindaco, del deputato, del grande elettore, dell'interessato, assumere la responsabilità? Dovrebbero avere chissà quali altre e alte approvazioni! E l'adattamento, l'addobbo, l'ammobiliamento, tutte cose di flessibilità, di presso a poco, di un po' più e un po' meno, le vedete voi sottoposte alla contabilità di Stato, ai controlli e ricontrolli, alle autorizzazioni lente, alle esecuzioni circospette, ai vincoli di appalti e di licitazioni private, ai rendiconti, alle pastoie, insomma, incommensurabili, innumerevoli e d'altronde inevitabili, della organizzazione statale, che non si accontenta neppure della contabilità in partita doppia, ma vuole almeno la logismografia?

Io non voglio continuare l'elenco, che non finirebbe più, di queste difficoltà, ma, a chi riflette, anche quest'analisi sommaria ne fa intravvedere l'importanza.

5. — Gli alberghi da costruire o adattare — computati anche gli infimi di cinque camere o dieci letti — dovrebbero costare intorno a 100.000 lire in media.

Bazza a chi tocca! Se si conta il gran numero di piccoli luoghi che dovrebbero avere il minimo e dove sarebbe impossibile (anche ad un'amministrazione di Stato!) di spendere nè 100, nè 50, nè 30 mila lire, se ne deduce che si dovrebbero fare, in media, instal-

lazioni di gran lusso, poichè nessuno degli alberghi maggiori potrebbe, salvo rare eccezioni, avere una dimensione notevole.

Se quest'osservazione calza, essa potrebbe trovare un correttivo immediato: stanziare una somma molto minore, ottenendo pure ugualmente i 400 alberghi, o, proporzionalmente, un qualsiasi altro numero. Non sarò io che me ne lamenterò; ma da questa nota l'abbozzo di preventivo appare ancora una seconda volta non troppo studiato, e offre il fianco ad un sospetto di incompleta istruzione, che fa dubitare della sua consistenza anche in altre parti.

Non insisto nell'enumerare altre difficoltà pratiche numerose e gravi. Vi tornerò sopra se ne sarà il caso. Mi basta avere indicata una serie di riflessioni, che giustifica qualunque perplessità dello statizzatore più convinto.

IL TOURING IN UNA SOCIETÀ DI ESERCIZIO?

Ma supponiamo che tutte queste difficoltà non spaventino e si vogliano ugualmente gli alberghi. Guardiamo ora al finanziamento della costruzione e a quello dell'esercizio.

Le FF. SS. debbono dare, contro interesse, il capitale. Tale è il progetto. E in verità sarebbe giustissimo dire che per 40 milioni più, 40 meno, non sarebbe stato « modificato in nulla il complesso della gestione finanziaria ed economica delle FF. SS. », se quest'espressione non nascondesse la possibilità di un equivoco che bisogna chiarire.

Quaranta milioni più o meno sono quantità trascurabile per un Ente che spende, in 10 anni, 2000 milioni in impianti, in quanto rappresentino essi stessi impianti ragionevoli. Ugualmente non potrebbe dirsi se la preoccupazione della ragionevolezza non vi fosse e si dicesse, puramente e spensieratamente, che 40 milioni sono un nulla di fronte a 2000. A questa stregua si potrebbe ripetere altrettanto per qualsiasi altra erogazione di 40 milioni e salire a cifre di spesa globalmente colossali, anche se separatamente piccole.

Ma un tale ragionamento grossolano non può essere nella mente del Proponente.

Esso volle proprio dire, e lo si rileva anche in altri punti del suo studio, che 40 milioni sono in certo modo trascurabili, poichè si tratta di un investimento, che deve essere redditizio.

Ma è possibile che sia davvero redditizio? Per renderlo tale l'on. Ferraris escogita — sia pure soltanto abbozzandolo — un mezzo che potrebbe essere essenzialmente attuabile, ma pel quale trova modalità le quali si dicono già fin da ora inaccettabili, con affermazione autentica, da una delle parti chiamate in causa — il Touring — e per motivi che probabilmente collimano col pensiero anche delle altre.

Il mezzo è una « Società di esercizio, la quale riceverebbe in consegna dalle FF. SS. gli alberghi rimodernati o costruiti in base a progetti e spese già concordate colla Società, la quale pagherebbe il fitto corrispondente » e « che può all'uopo giovarsi di concorsi, di sussidi e di garanzie da parte di Enti locali. Così le ferrovie sono pienamente al coperto di ogni rischio finanziario ed imprimono all'istituzione un carattere nettamente industriale ».

Qui si osserva: in primo luogo, quali rapporti di concordato sono possibili per il rimodernamento e la costruzione (in materia così difficile e varia) fra proprietario e inquilino, che si troverebbero in così facile e naturale conflitto?

In secondo luogo è chiaro che le FF. SS. sarebbero a coperto da ogni rischio nella sola ipotesi, s'intende, che la Società esercente fosse solida e ben costituita e che questa si giovasse « di garanzie degli Enti locali ».

Ma ecco come dovrebbe essere costituita la Società: essa dovrebbe essere fatta « per opera del Touring Club, della Società Italiana degli Albergatori e di altre forze vive del Paese ». In un altro articolo della *Nuova Antologia,* sul quale pure avrò prossimamente occasione di ritornare, quest'idea è meglio precisata. Non si tratta semplicemente, da parte di questi enti, di promuovere la formazione di una Società, ma di farne parte, di esserne nell'amministrazione, di assumerne le responsabilità. E in quest'altro articolo, al Touring e alla Società degli Albergatori si aggiungono la Società per il movimento dei Forestieri (Pro Italia) ed « altre associazioni ».

Ora mi sembra che l'appello al primo nucleo della Società d'esercizio non sia ben appoggiato. La Movimento Forestieri non ha

patrimonio; quello della Albergatori (bilancio 1916-17) è di L. 18.156,40, quello del Touring (1917) è di L. 2.425.971,02. Cosa sono queste cifre rispetto al colosso che si tratterebbe di creare?

Ma vi sono altre note da aggiungere. L'Albergatori è una società professionale, un sindacato. E come tale suppongo che i singoli soci potrebbero trovare singolare e non soddisfacente, che l'Ente patrocinatore dei loro interessi, si facesse esso stesso concorrente dei soci.

Un albergatore, mi pare, potrebbe chiedersi perchè debba dare denari ad una società, che apre un albergo di concorrenza al suo fianco?

Per quanto poi riguarda il Touring sono autorizzato a dire che, finchè la fiducia dei Soci manterrà al suo posto l'attuale Consiglio (e qualunque altro che ne continuasse le tradizioni farebbe altrettanto), il Touring si asterrà dal prender parte ad una combinazione del genere proposto, perchè estranea all'essenza dell'Associazione.

È disconoscere completamente gli scopi e le funzioni del Touring, il credere che questo possa mettersi a fare l'industriale e l'albergatore. Nel campo alberghiero — come del resto in tutti gli altri — il Touring fa la propaganda alle idee di progresso, indica la strada, propone i mezzi, incita. E potrà anche dare qualche esempio pratico, tentare qualche integrazione che segni una via nuova (il ristorante della Sighignola, ecco un caso) ma non può entrare in un'azienda commerciale o industriale aleatoria, sproporzionata di gran lunga ai suoi mezzi. Questo posso dire nel modo più autentico, ed è strano che diversamente possa essere stato pensato.

Non saprei quanti milioni possano essere necessari per esercire 400 alberghi, od anche solo 100, certo sono molti e i miserelli due milioni e mezzo, raggranellati dal Touring in 24 anni di vita, con miracoli di parsimonia amministrativa, non varrebbero proprio a chiudere la benchè minima falla della colossale amministrazione di 400 od anche solo di 100 alberghi.

Non per perdere e neanche per guadagnare in commercio, deve vivere il Touring, ma per gli scopi ben determinati, che lo Statuto prevede e che, anche con larga interpretazione, escludono un'operazione come la proposta. Quindi propaganda sì, azione promotrice sì, partecipazione commerciale no.

UNA OBIEZIONE DI QUALCHE MILIONE ANNUO.

Ma passando oltre alla forma proposta per la composizione iniziale di una Società finanziaria d'esercizio, si potrebbe anche immaginare che questa fosse costituita, com'è d'uso in consimili casi, coll'emissione di azioni, formandone un'anonima, oppure trovando un nucleo di forti capitalisti, che osi assumersi in proprio una gestione, la quale avendo in consegna 40 milioni investiti in stabili e materiale — o poniamo anche la quarta parte di tanto — deve o dovrebbe avere un giro d'affari grandioso.

Ma azionisti o capitalisti non aprono la cassa se non vedono chiaro negli utili. Ora io penso che essi non vedranno che buio pesto. Già tante cose buie ho prospettate da spaventare più d'un finanziere. Ma certo, a capitalisti od azionisti, un'altra se ne presenta che ha il proprio peso, forse il peso di qualche milione all'anno.

Il Proponente suppone il 5 % di interesse ai capitali delle FF. SS., l'1 % di ammortamento, il 4 % di manutenzione e rinnovazione, complessivamente il 10 %. Non si capisce bene la ripartizione di queste aliquote, ma ciò non ha importanza sostanziale. I 40 milioni dovrebbero dare, nell'ipotesi Ferraris, 4 milioni di affitto. E supponiamo che questa cifra basti, anche con gli attuali inasprimenti della tassa fabbricati. Non meno del 10 % si calcola *oggi* — per avere il 5 % netto — l'affitto di uno stabile ordinario. Per un albergo occorrerebbe qualche cosa di più.

Ma qui c'è un altro conto da fare: il deperimento dei mobili e degli addobbi. Quale altro importo colossale devesi conteggiare?

E se le FF. SS. possono immaginare di consegnare 400 impianti diversi a un'unica Società, ritiene il Proponente che si possa trovare una Società che, a sua volta, osi sminuzzare la propria responsabilità affidando valori di milioni, in deperibilissimi mobili e addobbi di alberghi così disparati e in luoghi così isolati, a conduttori d'ogni classe sociale, lontani dai controlli, per locazioni di molti anni? Qual sorveglianza sarebbe mai possibile a un patrimonio così difficile da conservare, di quali sorprese e contese sarebbe fonte anche questo dettaglio? A me pare che questo solo motivo basterebbe a sconsigliare qualsiasi denaro dall'entrare nella immaginata Società d'esercizio, che non si potrà così costituire.

GLI UOMINI, DOVE SONO GLI UOMINI?

La considerazione degli uomini è sostanziale. Si sa bene che l'intonazione all'albergo viene dal suo conduttore. Per esercire quattrocento alberghi ci vogliono quattrocento albergatori.

Dove trovare oggi, o anche in dieci anni, questi uomini? Non possono essere i primi venuti, se devono condurre modernamente degli alberghi. Dovrebbero, nella maggior parte dei casi, essere uomini d'importazione: inutile pensare a trasformazioni locali immediate, che l'esperienza dimostra impossibili.

Ma come rendere economicamente possibile l'organizzazione del materiale uomo, in luoghi per la più parte senza clientela attuale nè prossima? A questo punto, a questo quarto d'ora di Rabelais in grande, si finisce pur sempre di urtarsi come ad ostacolo insuperabile.

Gran parte dei paesi della Basilicata, della Calabria, della Sicilia, della Sardegna non possono contare neppure sopra un viaggiatore d'albergo al giorno. Per viaggiatore d'albergo intendo dire uno che possa e voglia entrare in un luogo decorosamente tenuto. Vi sono paesi numerosissimi — la maggioranza dei quattrocento — che non ne videro e non ne vedranno che a intervalli di lunghe settimane e molti perfino di mesi. Bisogna andare in questi paesi, bisogna proprio andarvi come vi sono andato io di frequente, per toccar con mano questo stato di cose e persuadersene. E come si può pretendere di mettere in questi siti degli alberghi di Stato da centomila lire in media?

In tutti codesti paesi è proprio solo l'iniziativa privata, che può adattare qualche camera a ristorante e ad albergo, con spesa insignificante e perciò redditizia. Ma perchè questi adattamenti siano fatti in modo almeno tollerabili bisogna cambiare prima l'educazione e le abitudini.

Proprio così, purtroppo. Finchè non avremo creato della gente pulita per abitudine o almeno per interesse, non avremo i piccolissimi alberghi in ordine. Nè lo Stato, nè altri può trovare altra via.

E solo pei relativamente pochi dei 400 luoghi ove è economicamente possibile un vero albergo — anche modestissimo — si potrebbe pretendere di trovare un « albergatore ».

Ma come mettervelo? Dice l'on. Ferraris: « Il Comitato prima di decidere l'apertura di un esercizio può assicurarsi l'opera di un buon conduttore, che lo assuma a proprio conto ».

Ma Dio degli Dei! Dove trovarlo questo buon conduttore, se tutti deploriamo l'ignoranza, l'incapacità, la sordidezza dei piccolissimi pseudoalbergatori?

Diogene cercava un uomo, qui se ne vorrebbero senz'altro quattrocento. Eppure tutta la coorte degli odierni deplorati bettolieri, che non sa assurgere e crearsi un ambiente meno indecoroso, lavora per conto proprio, cioè fa tutto quanto sa, spinta dall'interesse personale. Eppure fa così male! Cosa accadrà quando non sarà che mandataria, sia pure con interessenza, di una Società d'esercizio?

Forse un raggio di Damasco colpirà questi peccatori contro la pulizia, contro i buoni modi, contro il buon servizio, contro l'onestà dei prezzi, contro tutto ciò che fa « il buon albergatore », e li trasformerà di botto in albergatori come dovrebbero, *sine qua non*, essere quelli del progetto, per cambiare faccia alle cose?

No, questi « buoni conduttori » non si troveranno affatto, per ora. Essi non esistono. Quelli che esistono, e che accorrerebbero, sarebbero quelli che ci sono già ora, i reprobi che adesso si condannano, che hanno in sempiterno provato la propria incapacità. Scacciati dalla porta, rientrerebbero dalla finestra. Chiuse le loro stamberghe, s'insedierebbero negli alberghi delle FF. SS. e non saprebbero che deturparli.

Ed ove scoverà, l'on. Maggiorino Ferraris, « il buon cameriere moderno » da mettere accanto al « vecchio conduttore », che si troverebbe trasognato, ignorante e cocciuto, in un ambiente trasformato, che non comprenderebbe e che saprebbe solo guastare, sporcare, rifare gretto, con assiduo ritorno alla sua atavica incoscienza di pseudoalbergatore troglodita?

Il « buon cameriere moderno », noi non l'abbiamo, purtroppo. Quando se ne trova uno, l'albergatore di ben altri alberghi se lo attira e se lo tiene caro. Perchè l'invasione dei camerieri svizzeri e tedeschi? Perchè sanno il mestiere, appreso nelle scuole professionali prima, nei buoni alberghi poi. Noi, su questo punto, ci agitiamo in Italia

in un circolo vizioso, esiziale al progresso. Continuiamo a credere — e l'on. Maggiorino Ferraris nel suo progetto mostra di crederlo pure — che fare l'albergatore o il cameriere sia cosa da tutti, un lavoro di ispirazione. Ma perchè? Qual'è quella professione o quel mestiere che conosciamo per scienza infusa? Neppur la vanga e la zappa si sanno maneggiare bene da altri che dal contadino.

Quando scuole professionali serie, quali esistono all'estero, avranno fatto un po' il nostro personale d'albergo, insegnandogli una tecnica che è generalmente ignorata, noi vedremo i nostri piccoli alberghi fare affari prima men cattivi, poi buoni, senza far strillare la clientela. Noi vedremo camerieri, capicamerieri, direttori d'albergo, dopo studiato il mestiere a scuola e fatta l'esperienza di un po' di anni in una buona casa, stabilirsi a poco a poco per conto proprio in modeste aziende, create da loro stessi con criteri di possibilità economica e di attuazione moderna, proporzionate alle località (non certo quattrocento, nè la metà) e reggervisi con metodi più civili degli attuali.

CONCLUSIONE.

Se è vero che lo Stato può trovare il denaro in larga misura, per dedicarlo all'attuazione di un programma qualsiasi, è pur vero anche che il denaro è un elemento, ma non il solo, per la riescita di qualsiasi proposito. Anzi, trattandosi di programma industriale, occorrono a questo la base economica e gli uomini.

L'industria alberghiera anche nei migliori siti è difficile: lo provano i disappunti frequentissimi cui dà luogo. Ma il progetto in discorso trasceglie, per instaurare dei nuovi alberghi di notevole importanza, tutte quelle località ove l'industria diventa cento volte più difficile. L'esperienza prova che, anche nelle più ricche provincie d'Italia, nelle piccole località la tisi alberghiera è di regola, in parte per deficienza di albergatori, ma in parte maggiore anche per deficienza di clientela adatta e sufficiente. Ed è invece nei piccolissimi centri che lo Stato dovrebbe instaurare degli alberghi, l'uno per l'altro, da 100.000 lire!

Lo Stato non troverà chi vorrà esercitarli. Quando dalle idealità si scende alle applicazioni, le ferree leggi economiche riprendono spietatamente il sopravvento.

A proposito del progetto Toscanelli una egregia persona che conosce bene i luoghi, in cui si proponeva un albergo, mi scrisse:

«I 3 milioni dovrebbero essere dati per metà dal Governo e per l'altra metà sottoscritti in proprio dai deputati disposti a votare la legge, visto che questa, nel loro concetto, dovrebbe essere un investimento utile e non una beneficenza».

È una spiritosaggine. Ma perchè non ripeterla qui, poichè siamo ancora nella stessa fisionomia di cose? Si ha proprio la convinzione che si tratta di un impiego al 5 %. Chi ci crede si faccia avanti e sottoscriva.

Si è detto che lo Stato dovrebbe essere sicuro da ogni perdita: gli Enti locali, commerciali, ecc. «potrebbero garantire» gli interessi. A me pare che per poco che ciascuno di questi Enti studî la possibile gestione proposta, concluderà con un *vade retro satana*.

In sostanza se gli alberghi venissero fatti e si potesse anche trovar modo di farli aprire, essi verrebbero poi chiusi ad uno ad uno — non possono vivere senza clienti — se mantenuti nel decoroso stato previsto. Oppure potrebbero soltanto vivacchiare, trasformandosi subito in taverne, cioè distruggendo l'impianto e mancando lo scopo. Io credo quindi che il bell'articolo della *Nuova Antologia* non sia che un sogno. Il miraggio delle forze finanziarie dello Stato, della sua quasi onnipotenza, fa dimenticare troppo spesso coefficenti sostanziali fra i quali, per avere alberghi «lindi, civettuoli, all'ombra degli alberi» occorrono dei luoghi adatti, dei clienti e degli albergatori.

Quanto qui ho esposto rappresenta non soltanto il mio pensiero personale ma, nelle sue linee generali, anche quello del Consiglio del Touring e di un discreto numero di Consoli del Touring, di albergatori e di amici, che conoscono a fondo questi problemi e che ho potuto in questi mesi interrogare. Messe assieme, queste persone formerebbero un parlamentino di una formidabile competenza nella specifica materia.

Ecco perchè giova considerare e meditare quanto fa credere che lo studio dell'on. Maggiorino Ferraris sia, purtroppo, allo stato attuale delle cose, soltanto un bel sogno.

L. V. BERTARELLI.

GALLERIA PER L'INSOLAZIONE INVERNALE.

Con competenza e amore di scienziato, Giulio Brocherel tratta in questo articolo dei benefici che l'organismo umano trae dall'azione del clima di montagna nella stagione invernale: ecco due righe che dànno ottimamente la sintesi dell'argomento: « l'inverno alpino è un laboratorio in cui le scorie umane vengono rielaborate e rimesse in circolazione ». Le considerazioni d'indole scientifica sono in rapporto indissolubile con la valorizzazione delle altitudini nella stagione che pur sembra sia quella in cui la salute pubblica debba risentire dal freddo i maggiori turbamenti.

Creare dei luoghi di cura in montagna nella stagione invernale, vuol dire formare dei centri di soggiorno e di vita ove oggi regna il silenzio, vuol dire anche fornire ai nostri sofferenti la possibilità di curarsi al magnifico sole nostro, senza obbligarli ad emigrare. Prossimamente la nostra Rivista esaminerà i tentativi compiuti finora nel nostro Paese per la formazione di luoghi di cura invernali e dirà quali sono le possibilità avvenire.

Il soggiorno in montagna determina un complesso di fenomeni fisiologici, che rilevano in modo palese lo stato generale dell'organismo, procurando quel senso di benessere fisico e morale, che solo deriva da un ordinato funzionamento della macchina umana. I sintomi di questo miglioramento sono notorî: colorito più acceso, aumento di appetito, ricambi più attivi, sonno ristoratore e maggior resistenza agli strapazzi e alle intemperie.

Ad operare questa rigenerazione organica e ad infondere rinvigorimento al corpo, è ovvio che debbano intervenire fattori terapici ambienti, suscettibili di stimolare il congegno biologico e di tonificare, in pari tempo, i tessuti, immunizzandoli dagli influssi nocivi esterni. Questi agenti curativi sono la rarefazione atmosferica, la purezza dell'aria e l'intensità della radiazione solare. La cura d'altitudine, considerata come regime clinico e come semplice profilassi igienica, consiste appunto nel trarre il miglior partito dall'azione benefica dei coefficienti del clima di montagna.

L'efficienza terapeutica dei medesimi è subordinata a condizioni essenziali, topografiche e meteorologiche, che variano da luogo

PAESELLO ALPINO OVE SI PRATICA L'ELIOTERAPIA: SULLO SFONDO, DUE SPUNTONI DELLA DENT DU MIDI.

a luogo e di stagione in stagione. L'epoca generalmente scelta per la cura di altitudine è quella che, per le esigenze della vita sociale, sembra la più indicata, i mesi in cui si prendono abitualmente le vacanze annuali, e durante i quali la residenza in città diventa molesta per il rialzo della temperatura. Nella state, l'insolazione prolungata e più zenitale stabilisce un relativo equilibrio nei fenomeni meteorici e l'isoipsa termica subisce poche oscillazioni; le località climatiche, che si prestano alla cura d'altitudine, sono quindi in maggior numero, e non vi è vallata alpina che non possegga frequentate stazioni di villeggiatura.

Certamente, durante i mesi estivi la montagna è più attraente e accessibile, il soggiorno vi è meno disagevole e presenta l'opportunità di una vita più svariata e attiva all'aperto, ciò che consentirebbe di ricavare un maggior rendimento terapico dai principî climatici, se la loro benefica azione non venisse menomata da influenze negative. Per quanto apparentemente asciutta e pura, l'atmosfera contiene sempre una certa dose di pulviscoli e d'umidità, sufficiente ad intercettare una data percentuale di radiazioni e di calorie, a detrimento del nostro organismo. D'altro canto, la vegetazione è una grande divoratrice di luce, più è rigogliosa e maggiormente ne assorbe per l'assimilazione della linfa, satura di nitrati; è per questa sottrazione di luce che l'aria, in mezzo alle piante, è più fresca che allo scoperto. La differente densità degli strati atmosferici, tra l'alta e la media montagna, cagionata da divarî termici o igrometrici, provoca uno scambio alternato di correnti d'aria, le quali, non potendo espandersi liberamente, per la ristrettezza dei luoghi in cui si verifica la circolazione, assumono la violenza di venti impetuosi, esageratamente asciutti o umidi, freddi o caldi; il vento è un intruso intollerabile per i nevropatici e gli organismi delicati, e lo si deve evitare anche per non intralciare il processo di tonificazione che avviene nei tessuti dermici, per opera dell'insolazione.

Vi è un periodo dell'anno in cui gli agenti climatici di cura esercitano pienamente i loro effetti fisiologici; circostanze speciali li rendono più energici e fattivi, intensificando la loro efficacia terapica. Questo periodo è l'inverno; la stagione che sembra più turbare la salute pubblica è pure una lenitrice di sofferenze, una sicura àncora di

salvezza per le vittime dell'affannosa *strenuous life* che attraversiamo. L'inverno alpino è un laboratorio in cui le scorie umane vengono rielaborate e rimesse in circolazione; reintegrando la loro valutazione, questi individui non sono più di ingombro o di peso al congegno sociale, e forniscono nuovamente il loro contributo dinamico al progresso della collettività.

I MALATI AL SOLE DOPO UNA NEVICATA.

Per la ventata di salute e per il rigurgito di forza che reca in città, il turismo invernale esce dall'ambito del sollazzo sportivo ed assume la portata d'un problema d'interesse nazionale. Fra non molto, tutte le energie del paese saranno chiamate a raccolta per la riedificazione dell'economia nazionale, scossa dalla tormenta guerresca; le varie branche dell'attività sociale dovranno sviluppare una produttività immediata e positiva, ciò che condurrà a un rapido logorìo del capitale umano e a un deprezzamento del suo valore fondiario. Fra le misure di previdenza e di assistenza alle quali lo Stato non mancherà di por mano, nessuna varrebbe a ripristinare le attitudini, deperite dalla sedentarietà dell'ufficio o dai miasmi dell'officina, quanto un periodico bagno d'aria e di luce in montagna, quanto un breve intermezzo vicino o in mezzo alle nevi dell'Alpe.

GESSATURA CON FINESTRA PER ESPORRE UNA PIAGA AL SOLE.

Allo scopo di meglio dimostrare l'utilità sociale di simile indirizzo nella profilassi demografica, intendiamo riassumere in nozioni essenziali gli studi e le ricerche finora fatti, principalmente all'estero, intorno alla cura d'altitudine. Ognuno vedrà che questa terapia naturale, di applicazione generica e specifica, non collima con l'empirismo di certe sette naturiste; essa è il risultato di lunghe indagini e di molte esperienze controllate da autorità scientifiche. La rarefazione atmosferica, la purezza dell'aria e la radiazione solare, i fattori del clima alpino, sono reagenti che non si limitano a scuotere il torpore dei nostri tessuti, ma sanano infermità croniche, laddove ogni più oculato intervento clinico si è dimostrato impotente.

***

Il carattere precipuo del clima d'altitudine consiste nella diminuzione della pressione atmosferica. Il primo effetto fisiologico prodotto dalla rarefazione dell'aria è quello di accelerare la respirazione; meno densa è l'aria e maggior copia ne occorre ai polmoni per operare la ossidazione del sangue.

La frequenza e l'ampiezza del movimento respiratorio mettono in azione gli estremi alveoli bronchiali che, per la loro abituale pigrizia,

sono i più portati a incubare i bacilli della tubercolosi; tutti i muscoli del torace sono astretti a un lavoro energico, che li rende più elastici e resistenti. Il fatto di migliorare la funzione respiratoria è di capitale importanza per l'economia generale dell'organismo.

La capacità di aria inspirata per ogni unità di tempo è maggiore in montagna che in pianura, appunto per supplire alla scarsità d'ossigeno. Anche il volume di acido carbonico espulso è superiore, sia per la profondità e la frequenza dell'espirazione, che per la minor quantità di anidride contenuta nell'atmosfera. Esiste un rapporto costante tra la percentuale di acido carbonico diffuso nell'aria e la dose che i polmoni possono espellerne; in virtù di questa legge di equilibrio, meno l'aria ne contiene e più ne liberiamo dai nostri tessuti, facilitando così la loro combustione. Si faccia un confronto tra l'aria satura d'anidride, della pianura e delle città, per effetto dell'enorme quantità di combustibile continuamente in ignizione, e l'aria montana, che la neve priva anche della poca anidride esalata dalla vegetazione, e si vedrà subito che quest'ultima è di gran lunga più atta a favorire l'espirazione del gas tossico che la prima.

ELIOTERAPIA: SANATORIO PER BAGNI DI SOLE INVERNALI IN MONTAGNA.

Immediata conseguenza dell'accresciuta attività polmonare è l'accelerazione delle pulsazioni cardiache. La copia di sangue che passa nei polmoni è subordinata alla dose di ossigeno immessa in ogni inspirazione, meno questa ne introduce e più abbondante è il flusso di sangue che accorre nei lobuli bronchiali. In principio, il cuore si trova un po' disorientato, ma poi, con l'accrescere del numero e dell'energia delle pulsazioni, si ipertrofizza e il ritmo del battito ritorna normale. La circolazione più vigorosa e attiva determina un richiamo del sangue alla periferia, nei capillari delle mucose e della pelle, per cui gli organi centrali fungono con maggiore regolarità.

Quella pienezza di vita che si prova in montagna non è altro che il risultato fisiologico della rarefazione atmosferica. L'insolita operosità degli scambi organici infonde come una sensazione di leggerezza in tutto il corpo, che fornisce uno sforzo muscolare di molto più prolungato di quanto era capace in pianura. Il cervello è sgombro d'ogni atonia funzionale, la vita fluisce nell'organismo, nell'animo rinasce la convinzione di forza e piena fiducia nella propria esistenza.

***

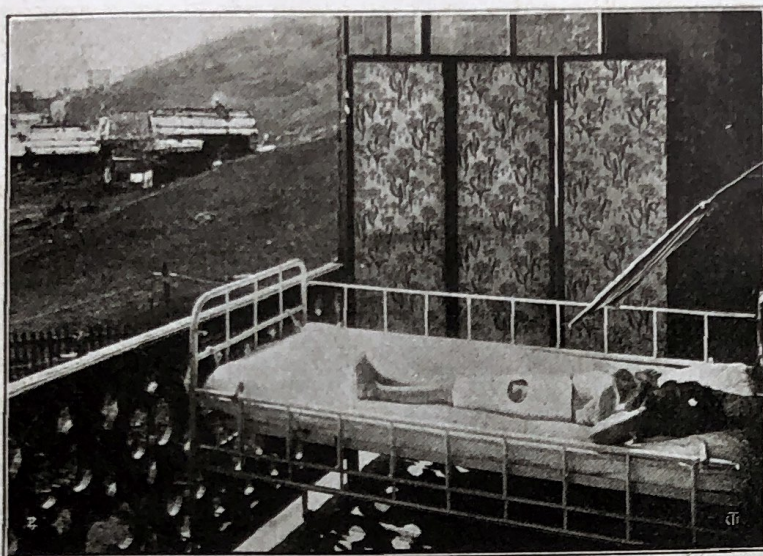
I montanari usano macellare una volta sola per tutto l'anno; la carne, dopo essere stata ben penetrata di sale, viene appesa in un locale molto aerato, lontano dai raggi del sole, e così si conserva perfettamente da una stagione all'altra, senza alcun indizio di putrefazione. L'aria sola della montagna la protegge da ogni fermento microbico, agendo come un energico asettico.

Da che cosa deriva la purezza battericida dell'aria? Unicamente dalla minor tensione del vapore acqueo, conseguenza della diminuita pressione atmosferica. I microbi sono veicolati dagli atomi di polvere sospesi nell'aria; le bollicine infinitesimali del vapore si formano attorno a nuclei microscopici di polvere che, per la loro grande leggerezza, tendono a trattenere i granelli vaganti. La densità della polvere atmosferica è in relazione costante con quella del vapor d'acqua, la presenza di microbi dipende quindi dal grado di tensione di quest'ultimo, e dalla rarefazione dell'aria.

Il vapore ha pure la proprietà di intercettare le calorie dei raggi solari, e costituisce, perciò, come un serbatoio di calore. Que-

VERANDA PER LA CURA DEL SOLE INVERNALE.

sto principio spiega la più diffusa e persistente caldura nelle regioni depresse, abitualmente più umide e meno aerate, e la perenne freschezza del clima montano. In virtù di questo fatto, i corpi situati in altitudine assorbono bensì maggior calore, ma ne irradiano più facilmente; per conseguenza, gli scambi calorici aumentano col diminuire della pressione atmosferica. In aria rarefatta e quasi priva di vapore i microrganismi sono eccessivamente diluiti; anche se trasportati occasionalmente dal vento, vengono distrutti dall'azione alternata del caldo diurno e del freddo notturno.

La ridotta tensione del vapor d'acqua ha il potere di eccitare la termogenesi dell'organismo; in primo luogo, per effetto della maggior secchezza dell'aria, che agevola la trasudazione, e della frescura ambiente, abbiamo sottrazione di calore dal corpo, quindi contrazione dei tessuti superficiali; in secondo luogo, per la facoltà che hanno i raggi solari di traversare lo strato d'aria montana senza attenuare la loro efficienza termica, l'epidermide assorbisce una quota di calorie tale da provocare una temporanea dilatazione nei capillari cutanei. L'alternativa di freddo e di caldo stimola la contrattilità dei vasi dermici, esercitando un doppio effetto terapico. Il primo, diretto, si verifica nello strato della pelle e consiste in un processo di tonificazione: spurgo delle sierosità tossiche per mezzo del drenaggio sebaceo, risveglio della respirazione epidermica, per l'apertura e pulizia dei meati cutanei, attività sostenuta nella circolazione periferica, per via degli energici rigetti e richiami del sangue prodotti dal freddo e caldo; infine, ossidazione diretta del sangue nelle papille e parziale anestesia delle fibrille nervose. L'effetto superficiale ingenera una ripercussione negli organi centrali e su tutta l'economia vascolare dell'organismo; il cuore e i polmoni debbono reagire per bilanciare le oscillazioni della termogenesi con una combustione più abbondante e rapida; la vaso-dilatazione del tessuto dermico provoca una ipertrofia dei corpuscoli tattili, per cui la sensibilità si attenua e l'irritazione nevropatica scompare,

CURA DEL RACHITISMO: PER UN FORO NELL'APPARECCHIO GESSATO IL SOLE INVESTE LA PARTE MALATA.

il sistema nervoso ritorna a funzionare metodicamente, senza scatti morbosi.

Considerandola sotto il rapporto del vapor acqueo e del divario termico, la cura d'altitudine è più efficace d'inverno che d'estate: l'aria è più asciutta, il sole più caldo e il freddo più frizzante. Quando anche i due primi fattori del clima alpino, *rarefazione atmosferica* e *purezza microbica* dell'aria, restassero immutati nell'effetto curativo, tra inverno e estate, basterebbe l'intensità della radiazione solare, durante la stagione della neve, a consigliare i mesi più rigidi per la cura climatica.

***

Tutti conoscono l'esperimento della scomposizione della luce solare, per mezzo di un prisma di cristallo. L'occhio distingue sette colori fondamentali, ma alle due estremità della spettro esistono raggi inavvertiti dalla retina, detti perciò oscuri o chimici; da una parte gli infra-rossi e dall'altra gli ultra-violetti. Indagini fisico-chimiche di grande precisione hanno potuto stabilire la velocità di propagazione delle onde luminose per ogni raggio dello spettro, come le modificazioni che ognuno subisce o fa subire, colpendo o attraversando un corpo. A titolo d'esempio, è stato provato che uno strato d'aria satura di vapore e di polviscoli diffonde o scema l'intensità di determinate onde luminose, lasciandosi attraversare da altre; alcuni raggi penetrano più o meno profondamente nei corpi organici, influendovi nell'assetto biologico; altri, invece, sono innocui o si limitano ad una azione superficiale.

L'organismo umano è sensibile a tutte le radiazioni; ma non è il caso, in queste pagine, di ricercare per quale ragione e in quale misura ogni singolo elemento della luce solare agisce sui nostri tessuti, tanto più che la scienza è ancora perplessa nel definire il valore bio-fisico o bio-chimico di cadaun raggio dello spettro. Studi minuziosi di clinici e di fisiologi sono però concordi nell'attribuire quasi esclusivamente alle radiazioni infra-rosse e ultra-violette gli effetti terapici del bagno di sole; essi operano in virtù della velocità e dell'ampiezza delle loro onde. Si è pure constatato che l'efficienza curativa dei raggi oscuri è maggiore in montagna che in pianura, d'inverno che d'estate, per cui si inferisce che la loro facoltà terapica sia subordinata alla densità atmosferica e alla tensione del vapor acqueo.

I raggi infra-rossi sono dotati di grande lunghezza ed ampiezza di onde; urtando contro il corpo, vi comunicano un movimento vibratorio, sorgente di calore, epperciò questi raggi son chiamati calorici. Pare dimostrato ch'essi generino elettricità, la quale, trasmessa ai centri nervosi, stimolerebbe il funzionamento dell'economia organica. Il godimento fisico che ci procura il bagno di sole deriva dal riattivato equilibrio dell'apparecchio fisiologico, mosso come da una forza eccitatrice. I raggi infra-rossi producono una vaso-dilatazione nella pelle, aumentando la pressione capillare; le pareti vascolari si ipertrofizzano e gli strati cutanei s'infoltiscono, di modo che l'epidermide resiste meglio agli influssi esterni. L'avvenuta bonifica del terreno dermico si palesa con un parziale offuscamento della cute e con una pigmentazione generale più accesa, la quale si ritiene come un prezioso scherma di difesa, sia come riduttore dell'eccessività di certi raggi nocivi e sia come isolatore contro le brusche alternative igrometriche e termometriche dell'atmosfera.

Vi è stata, per qualche tempo, grande incertezza intorno alla forza penetrante dei raggi chimici; alcuni autori la negavano re-

cisamente, mentre altri asserivano che erano capaci di arrivare fino a 5 o 6 cm. nei tessuti. Il problema era di peculiare interesse per la terapia chirurgica, poichè la radiazione avrebbe potuto essere localizzata ed applicata in profondità, per la risoluzione di alcune forme osteoarticolari. Il dott. Rollier, di Leysin, l'indefesso assertore della « Elioterapia », in metodiche indagini condotte col suo assistente Rosselet, potè convincersi che i raggi infra-rossi attraversano la mano, il braccio e il torace. Cotali raggi determinano una specie di induzione iperemica nei tessuti atonici o lesi, ove, per mezzo dei leucociti — i globuli microbicidi del sangue — suscitano una energica « fagocitosi »; in altri termini, dopo aver concorso ad arricchire il sangue di globuli rossi e di leucociti, lo spingono verso le parti malate, distruggendo i bacilli che alimentano i focolari d'infezione.

GALLERIA PER LA CURA D'ARIA.

I raggi ultra-violetti (1), distinti da vibrazioni rapidissime e brevi, hanno proprietà nettamente bio-chimiche; fomentano la riduzione di sali metallici e la ossidazione di materie organiche, concorrendo a sterminare i microrganismi. Se però l'esposizione si prolunga soverchiamente, l'eccesso di ossidazione degenera in una necrosi cellulare; a impedire questo inconveniente interviene la pigmentazione cutanea, la quale, come abbiamo detto, riduce i raggi a corta ampiezza di vibrazioni, in raggi a grande lunghezza d'onde, ovverosia gli ultra-violetti in infrarossi.

Riassumendo, quando sia applicata con criteri sistematici, la luce solare promuove questi fenomeni: attività del ricambio, aumento dei globuli rossi e dei leucociti nel sangue, pigmentazione, iperemia locale e risoluzione dei focolari d'infezione e di fermentazione. In linea generale, l'insolazione si traduce in una radioattività che infonde un impulso dinamico a tutte le funzioni vitali. È bene tener presente che l'energia calorica non si accumula nell'organismo, ma non fa che stimolarne il congegno, come una corrente elettrica; la freschezza dell'aria ambiente intrattiene una opportuna irradiazione, in guisa che il corpo non resta scomodato anche da una violenta e prolungata insolazione. Se la pigmentazione è stata condotta metodicamente, la refrattarietà termica della pelle giunge al punto che un individuo « allenato » non si perita di praticare gli *sports* invernali, in pieno paesaggio di neve, senz'altro abbigliamento che un paio di scarpe! Quando si arriva a questo risultato, bisogna pur convenire che i fattori del clima alpino, in modo speciale la radiazione solare invernale, posseggono effettive virtù tonificanti, tali da riedificare su assetto più saldo e connesso l'economia del nostro sistema organico.

Pur evitando di invadere una disciplina estranea alla nostra competenza, stimiamo di non poter meglio concludere questo breve articolo che riferendo alcuni risultati della moderna corrente elioterapica, ancora non sufficientemente apprezzata dal pubblico italiano.

Le malattie a decorso renitente, quali le diverse forme della tubercolosi osteoarticolare, necessitavano, finora, l'intervento chirurgico che riusciva talvolta vano o inade-

(1) È doveroso ricordare i meriti del dott. Finsen, che per il primo si servì dei raggi ultra-violetti, ottenuti artificialmente, per la cura delle lesioni lupose della pelle, metodo generalmente seguito negli ospedali; ma il dott. Finsen negava qualsiasi azione penetrante ai raggi solari, obiezione che venne confutata ampiamente da esperienze ulteriori.

guato; l'insuccesso non faceva che scoraggiare il medico ed inasprire le sofferenze fisiche e morali dell'infermo. Ora, il primo effetto del trattamento climatico si adopra a risvegliare gli atti fisiologici, impedendo ogni ristagno nelle funzioni organiche; la radiazione solare, per la sua virtù analgesica, attenua o sopprime i dolori fin dalle prime sedute d'insolazione. L'inizio della cura avviene sotto buoni auspici: sollievo nello stato generale dell'ammalato e fiducia nella bontà del trattamento, ciò che gli inspira tenace volontà di resistere con ogni lena alle insidie del morbo. La malattia, abbia o non abbia una evoluzione cronica, l'essenziale è di localizzarla nettamente, eliminando ogni contraccolpo nell'organismo; questo, riacquistando vieppiù vigore, accumulerà tali mezzi di difesa e di lotta da abbreviare la guarigione.

La forza di penetrazione nei tessuti consente ai raggi solari di asettizzare lesioni interne, determinando una rapida risoluzione di infezioni ostinatamente renitenti, come fungosità ossifluenti, adeniti specifiche, peritoniti croniche, tubercolosi intestinali, cistiti bacillari, ecc. Le piaghe purulenti si cicatrizzano prontamente mercè l'azione sclerosante e battericida della luce solare, col sussidio del potere essiccante dell'aria asciutta e priva di microrganismi. In questo caso, la cura solare è più consigliabile di quella con antisettici chimici, il di cui assorbimento irrita i tessuti e ingenera disturbi organici. Nelle forme di tubercolosi osteoarticolari, il trattamento elioterapico ha ottenuto un successo insperato, quale non si potrebbe avere con le più abili operazioni chirurgiche. Mediante un metodico procedimento ortopedico, senza alcun ausilio del bisturì, la radiazione solare ha potuto conseguire i seguenti esiti: cicatrizzazione delle fistole, eliminazione spontanea dei sequestri ossei, recalcificazione dell'osso cariato e ricupero della sua normale struttura, scomparsa dell'atrofia e ritorno della funzione articolare. Non vogliamo dilungarci troppo in considerazioni che oltrepassano il limite del nostro assunto; ci permettiamo solo di esporre questo fatto sintomatico: il dott. A. Rollier, volendo esperimentare per proprio conto la cura elioterapica tentata dal dott. Bernhard in un sanatorio di Samaden, nel 1903 insediava in Leysin una modesta clinica, ospitando poche diecine di malati. L'innovazione incontrò tale successo e favore presso i sanitari svizzeri e stranieri, che il benemerito dott. Rollier dovette via via costruire ex-novo altri stabilimenti di cura; ora ne conta sei, capaci di oltre un migliaio di letti. E a Leysin accorrono non solamente infermi d'ogni classe e paese, ma celebrità dell'arte medica, e tanto gli uni che le altre riportano la precisa convinzione che l'antica definizione della luce è pur sempre la *suprema vis medicatrix*.

C'è da augurarsi che il paese classico del sole sappia anche egli sfruttare, a sollievo del popolo sofferente, questo eterno elemento di vita. Per intanto, aspettando che la corrente elioterapica sfondi gli argini della nostra apatia, ufficiale e privata, abbiamo creduto opportuno informare gli innumerevoli lettori di questa Rivista, sulla effettiva convenienza della cura climatica invernale, sia come misura igienica particolare e sia come trattamento decisivo per casi specifici d'infermità.

GIULIO BROCHEREL.

Opere consultate: A. Mosso, *Fisiologia dell'uomo sulle Alpi*; dott. A. Rollier, *La Cure d'Altitude et la Cure solaire*, com. fatta al Congresso internaz. di Fisioterapia, Roma 1907; dott. A. Rollier, *La Cure de Soleil*, opera magistrale che riassume le esperienze e i risultati di oltre 10 anni di clinica elioterapica; prof. D. Maragliano, *L'elioterapia delle tubercolosi chirurgiche*, articolo pubblicato sul giornale: « L'idrologia, la Climatologia e la Terapia fisica ». Le illustrazioni sono state concesse dalla cortesia del dott. Rollier, al quale esprimiamo i nostri ringraziamenti.

LA RESURREZIONE DELLE VIE ACQUEE E L'ALTA ITALIA

Non crediamo che in alcuno possa sorger maraviglia, perchè una Rivista come la nostra s'occupi d'argomenti attinenti alla navigazione. Sia nei riguardi puramente turistici, sia in quelli economici, non solo la navigazione marittima, ma altresì quanto concerne la navigazione interna ed i vantaggi che ne derivano, per buona fortuna, sono entrate a far parte di quelle questioni che l'opinione pubblica agita largamente, poichè non le è possibile disconoscerne l'altissima importanza nell'auspicato progresso nazionale. Ed è davvero confortante che la divisa *Navigare necesse,* divisa essenzialmente italica, che i nostri padri, dominatori del Mediterraneo prima, signori dei commerci poi nel tardo Medio evo, portarono per ogni lido, non sia più soltanto il motto di una accolta di precursori, riuniti nello studio di uno dei problemi che più devono interessare l'Italia, ma sia divenuto l'espressione concreta di un impulso di tutta la nazione verso una nuova vita, dalla quale vieppiù si spera debbano avere incremento le fortune d'Italia.

Il movimento in favore della resurrezione, anzi ben si può meglio dire della creazione, della nuova navigazione in Italia — poichè ora solo di questa vogliam dire — era, prima della guerra, promosso solo da pochi pionieri lungimiranti. La rivoluzione economica e commerciale che fu conseguenza della guerra che combattiamo, ebbe poi non piccola influenza nell'affermare la grande importanza del traffico per vie d'acqua, nei riguardi del trasporto di forti masse di merci con spesa notevolmente più esigua che non per via di terra, ma altresì mise in luce quale possente ausiliario possa essere una rete di canali ben costrutta e ben mantenuta, allorchè il traffico ferroviario, raggiunta la saturazione dei suoi impianti, non riesce a superare lo stato permanente di congestione, al quale, in talune contingenze, non valgono a sottrarlo nè capacità di organizzatori, nè abnegazione indefessa di personale.

Tale constatazione, messa in rapporto con le lotte economiche, e con le difficoltà di vita che si vanno prospettando per il periodo che seguirà immediatamente la stipulazione della pace, non ha potuto non convincere anche i più restii che, ove davvero si fosse voluto affermarsi vittoriosamente sui mercati esteri, e d'altra parte diminuire il costo delle materie prime e dei generi di consumo che si devon importare dall'estero, si doveva riprendere con energia e con modernità di intenti il cammino verso la soluzione del problema dei trasporti per vie d'acqua: problema pel quale, per nostra ventura, possiamo sin d'ora giovarci anche della larga esperienza accumulata in lunga serie di anni ed in lavori importantissimi all'estero, e che dobbiamo affrontare con fede e con serena fermezza, se vogliamo che ai grandi sacrifici che importa la sua soluzione corrisponda una attuazione tale da permetterci di trarre tutto il profitto che ci consentono le risorse naturali della configurazione geografica del nostro paese.

Per questo non ci preoccuperemo di persuadere chi ci legge, rivangando i secoli della storia per ricordar Babilonia, Ninive, Alessandria, e poi Amburgo, Londra, Rotterdam, Anversa, che, come quasi tutte le altre metropoli mondiali, dovettero in gran parte la loro floridezza alle facili comunicazioni per via d'acqua. E se ancor taluno avesse vaghezza d'obbiettare che per quelle metropoli le vie d'acqua erano una necessità, posto che in passato non potevan giovarsi di ferrovie, ecco oggi ancora Parigi, Lione, Vienna, Colonia, Mannheim, Francoforte sul Meno, che,

pur allacciate a reti ferroviarie di sorprendente potenza, hanno sentito la necessità di completare la loro ampia rete ferroviaria con un'altra imponente rete di vie acquee interne, anche maggiormente capace nei riguardi dei trasporti.

Nè a formar la generale convinzione della necessità di tornare in onore la navigazione interna ha poco contribuito la conoscenza di alcuni principî fondamentali, ormai acquisiti alla pubblica disamina, cosicchè il dubitare ancora dell'opportunità che fosse venuto il momento di affrontare il grande problema non è più possibile.

Fu a lungo opinione di molti che la ferrovia avesse definitivamente soppiantato le vie acquee interne, e che, nella lotta accesasi dal giorno in cui la strada ferrata stese la sua maglia d'acciaio su tutto il globo, fosse suonata l'ultima ora della navigazione interna. Si credette, allora, che il barcone da trasporto fosse senz'altro divenuto un arnese da museo. Svaniti i primi entusiasmi, e subentrata una maggiore riflessione, si comprese facilmente che la barca, entrando in lizza, avrebbe potuto tenere il campo vittorioso contro la ferrovia. Può forse la ferrovia giungere tanto vicino agli opifici ed ai granai? Può superare il limite di potenza — che non è eccessivo — dei suoi impianti? O non è invece in condizioni di dover desistere dalla lotta non appena abbia raggiunto il limite della loro saturazione? Vale la pena di ricordare che mentre il contenuto di una nave che giunga d'oltre oceano può accontentarsi di colmare dieci natanti da 500 tonnellate, pel trasporto delle stesse 5000 tonnellate occorrerebbero invece almeno 500 carri ferroviari, coi quali dovrebbe formarsi almeno una diecina di convogli. Nè basta: poichè mentre un sol canale può bastare facilmente al transito di una diecina di barconi, non foss'altro pel concentramento di 500 carri occorrono impianti di binari, apparecchi di sicurezza, e via via, che rendon vieppiù lunga e costosa la manovra di scarico, anche per le inerenti maggiori spese di magazzinaggio e di trasporto.

Se nei *nostri porti* fosse possibile accostare le grandi navi con natanti che poi potessero portar direttamente alle officine e ai depositi le merci caricate — compiendo una operazione analoga a quella alla quale oggi sono adibite, per esempio, a Genova le chiatte, ma senza poi la necessità di passar dalle chiatte al carro ferroviario —, si avrebbe senza dubbio il vantaggio di diminuire notevolmente la spesa delle soste delle navi nei nostri porti, e, anche da questo lato, si avrebbe una diminuzione nel costo definitivo delle merci.

Ma v'ha dell'altro: i prodotti agricoli per loro natura producono una grande massa di trasporti entro periodi relativamente brevi, che non è possibile oltrepassare sotto pena di veder deteriorata senza rimedio la qualità del prodotto. D'altra parte ognuno comprende che non è possibile scaglionare il trasporto di tali prodotti, i quali per loro natura vengono a maturanza pressochè contemporaneamente. Tutti sappiamo quale enorme incaglio provochino nel servizio ferroviario i periodi dei trasporti delle uve e delle barbabietole: sono migliaia di carri che occorre concentrare in breve tempo in determinate regioni, e si comprende che, pur colla migliore buona volontà, è difficile che si possan predisporre impianti e dotazioni di materiale nelle proporzioni sufficienti a questi bisogni eccezionali, soprattutto perchè il grosso capitale che vi fosse investito rimarrebbe di nessuna remunerazione nel rimanente periodo dell'anno. Dove invece è possibile sopperire al bisogno colle vie acquee ben altrimenti stanno le cose. È infatti facile riunire in un centro agricolo cinque barche, anche di solo 200 tonnellate, mentre è difficile concentrare in una sola stazione, che non sia molto importante, 100 carri ferroviari.

Nè si dimentichi il minimo costo del trasporto per via acquea in confronto di quello per ferrovia. In base ai dati del periodo antecedente all'attuale conflitto, mentre le tariffe ferroviarie variavano da 3 a 5 centesimi per tonnellata chilometro, si spendeva per via fluviale in Austria 1 centesimo; in Germania, sul Reno, 0,70 centesimi; sui fiumi dell'America del Nord 0,40 centesimi.

Se gli italiani, i quali nella loro grande maggioranza viaggiano poco e non leggono molto, avessero potuto constatare cogli occhi loro quale enorme vantaggio abbia costituito per talune nazioni lo sviluppo di una buona rete di navigazione interna, certamente ormai il risorgimento della navigazione interna in Italia sarebbe da tempo un fatto compiuto.

LA VALLE PADANA DA MILANO ALL'ADRIATICO.

I TRATTI PIÙ IN GROSSO INDICANO I DUE TRONCHI DA MILANO AL PO E DAL PO ALLA LAGUNA VENETA.

Come al solito, energica e meticolosamente previdente, la Germania fu subito in prima linea per mettere in valore le risorse geografiche del suo territorio e cercar di correggere la natura che l'aveva fatta scarsa di coste marittime. L'importanza delle facili ed economiche comunicazioni per via d'acqua dai porti di mare all'interno le parve essenziale, dacchè s'avvide che all'enorme sviluppo industriale del paese non corrispondeva la potenzialità della spiaggia sul mare, dal quale inevitabilmente dovevan dipartirsi le vie dei commerci e degli scambi. Soprattutto all'intento di agevolare il trasporto dei prodotti agricoli ed industriali, non pose indugio nell'opera vasta e complessa di correggere i propri fiumi, di creare canali, di collegare canali e ferrovie, cosicchè in brev'ora la sua rete di vie acquee fosse in grado di influire sulla vita economica dell'impero. Così la via d'acqua da Anversa per il Reno potè, nel trasporto dei grani d'Oriente, disputare il mercato svizzero ai porti di Marsiglia, Genova, Venezia e Trieste e alle ferrovie assai più brevi del Gottardo, del Semmering, del Brennero, del Sempione e della valle del Rodano.

Oltre un miliardo di marchi spese la Germania per formarsi la sua mirabile rete, ed anche in questo momento altre spese grossissime si propone, per aumentarne ancor più la già notevolissima potenzialità. Nè dubita certo in ciò d'aver seco il pubblico consenso, poichè anche nell'attuale guerra la ricchezza della sua rete navigabile le fu di grande ausilio, consentendole di lasciar in piena disposizione dell'esercito la rete ferroviaria, mentre tutte le merci povere ed ingombranti, come carbone, minerali di ferro, prodotti agricoli, poterono ininterrottamente trasferirsi attraverso il vasto paese, rendendo meno gravi le difficili condizioni in cui la nazione si trovava.

***

Se tanti vantaggi potè ottenere la dura tenacia germanica dalla assidua opera di sistemazione dei suoi grandi fiumi e dal loro collegamento con canali, perchè, se non nelle stesse proporzioni, almeno in quanto le condizioni geografiche del nostro paese lo consentono, non sarà possibile dare opera perchè ne vengan sfruttate le condizioni naturali così da ottenerne il massimo vantaggio?

Emilio Mattei, che in questo argomento fu un precursore, una trentina d'anni or sono scriveva: « L'Italia, grazie alla sua forma allungata ed all'essere adagiata tra due mari, ha due grandi vie acquee che corrono per i suoi lati per tutta la sua lunghezza. Per queste strade i trasporti per acqua, cioè i trasporti economici, sono facilissimi; queste due strade mettono il Mezzogiorno d'Italia a contatto colla sua parte settentrionale e, mercè i porti di Genova e di Venezia e le strade diverse che da questi porti conducono al di là delle Alpi, dànno modo all'Italia meridionale ed all'Oriente di versare i propri prodotti oltre le Alpi e nell'Italia settentrionale. Queste due strade sono perciò importantissime, e tutto ciò che giova a facilitarne il percorso dovrebbe essere studiato e tradotto in opera con assidua cura.

« ... Oltre queste due, abbiamo una terza strada che tutta, quasi, percorre l'Italia superiore e per la quale possiamo eseguire, si può dire quasi qualunque massa di trasporti a buon mercato. Questa strada navigabile che tutta attraversa l'Alta Italia, che si protende, o potrebbe protendersi, mercè la navigazione dei nostri laghi montani fin presso i più importanti e più grandi passaggi delle Alpi, si può in gran parte considerare come un prolungamento di una delle due strade marittime accennate.

« Inoltre essa porgerebbe all' Italia settentrionale, cioè alla parte d'Italia che ha minori e più difficili punti di contatto col mare, il modo di toccarlo con trasporti a buon prezzo: sarebbe dunque anche una linea di congiunzione fra il mare ed i valichi delle Alpi. Questa via per la quale i trasporti a basso prezzo sono possibili, completerebbe dunque la viabilità a buon mercato dell'Italia tutta, sarebbe perciò di generale interesse. Infatti ne faciliterebbe gli scambi colle nazioni confinanti e renderebbe meno costosi i trasporti da qualsiasi punto d'Italia ai principali valichi delle Alpi ».

In queste parole le quali restano di tutta attualità, ancorchè ad esse forse possa muoversi appunto di una visione eccessivamente ottimistica delle condizioni delle vie d'acqua esistenti, condizioni, le quali, allorchè venivan scritte quelle righe, erano assai poco dissimili dalle attuali, è compreso tutto il programma di trasporti economici che anche l'Italia d'oggi deve prefiggersi, e che fortu-

natamente si sta già attuando coi grandi lavori, in parte allo studio, in parte già in corso di esecuzione per la grande linea navigabile tra Milano e Venezia.

Non si deve, infatti, illudersi, come potrebbe tuttodì accadere a chi non conosca bene i termini della questione, che il gruppo di canali esistente intorno a Milano, e che costituisce opera maravigliosa dei padri nostri, possa di per sè formare senz'altro la rete di canali che oggi si richiederebbe per risolvere il complesso problema di trasporti al quale abbiamo sommariamente accennato. La rete attuale può tutt'al più valere a documentare in modo evidente la secolare aspirazione di Milano a farsi intermediaria tra la ricca ed ubertosa pianura padana e la regione dei laghi prealpini. Già in passato i milanesi avevan visto nel Po la spina dorsale di un gruppo di fiumi e di canali navigabili che da un lato si spingesse alle Alpi, dall'altro agli Appennini. Era necessario raggiunger quella linea per aprire uno sbocco alle nascenti industrie milanesi, e fu allora costrutto gradatamente quel complesso di canali intorno a Milano che assicurò la prosperità cittadina per lungo volger di anni e che ancora oggi forma oggetto di maraviglia per l'importanza sua e per l'audacia con cui fu via via concepita e tradotta in atto in tempi in cui non si disponeva certo di mezzi e di esperienza come oggidì.

Così la metropoli dei Visconti e degli Sforza fu congiunta da un lato ai laghi Maggiore e di Como, dall'altro al Po passando per Pavia, e, in un tempo in cui ancor le ferrovie non esistevano, potè avere il vantaggio di trasporti facili e poco costosi di combustibili e materie agricole pel suo approvvigionamento, mentre poteva mandar le merci lavorate dalle sue officine verso la valle padana.

Senonchè l'avvento delle ferrovie mutò radicalmente la funzione di questo gruppo di canali, e lo pose in condizioni tali ch'esso non può dare un servizio utile sufficientemente remunerativo che per pochissime categorie di trasporti. Basta, infatti, considerare quale diversa funzione economica debbano adempire oggi le vie d'acqua nei riguardi di Milano in confronto di ciò che avveniva nel Medio evo e nel Rinascimento.

Scopo primo della congiunzione di Milano coi laghi e col contado che ad essi è circonvicino era quello di assicurare alla città il rifornimento di derrate e di materiali da fabbrica: vino, agrumi, granaglie, legnami d'opera, materiali da fabbrica in genere e soprattutto combustibili, in quel tempo esclusivamente rappresentati dalla legna da ardere, venivano allora a Milano pressochè esclusivamente dalla regione che si trova al nord della città. E così i navigli servivano mirabilmente allo scopo, poichè essi, ancorchè permettessero la navigazione con barche cariche solamente nel senso discendente verso la città, rappresentavano un mezzo relativamente rapido e sicuro di rifornimento.

Ben diversamente avviene oggi: le merci di consumo necessarie a Milano provengono da ogni parte d'Italia e dell'estero, e assolutamente diverso deve esser l'obbiettivo che la navigazione deve proporsi. Genova è soprattutto il porto che rifornisce dall'estero la città di Milano, e le ferrovie le apportano le materie che vengono dall'interno. Non più i laghi, dunque, ma il mare deve dare in prevalenza a Milano le merci che a Milano necessitano per la sua industria, e quindi la navigazione, se deve giovare al commercio milanese e riuscire veramente proficua ed efficace, deve potersi facilmente effettuare in senso opposto a quello che si è avuto sinora.

Se le vie d'acqua interne devono oggi riuscire veramente utili, devono rappresentare una continuazione, diremmo quasi i vasi capillari di un gran sistema venoso, di quel gran sistema venoso che può esser rappresentato dal mare e quindi il porto di Milano non può oggi considerarsi che in relazione colla rete padana e colle vie di trasporto che lo collegano coll'Adriatico. Diversi intendimenti devon perciò presiedere alla formazione dei nuovi canali, precipuo tra questi quello di costruirli di tal capacità ch'essi possan essere percorsi da natanti di 600 tonnellate, quali si sono dimostrati convenienti nell'el'esercizio della navigazione interna,, quando pure non si creda, spingendo audace lo sguardo nel futuro, di predisporre la nostra rete per quei natanti di 1000 tonnellate che taluno già va preconizzando doversi certamente adottare in un avvenire non lontano.

A ciò appunto intendono gli studi ed i lavori iniziati dal Comune di Milano per un nuovo collegamento della metropoli lombarda all'Adriatico, studi e lavori sui quali intratterrò altra volta il lettore, se non mi verrà meno la sua cortese benevolenza.

Ing. CESARE ALBERTINI.

PER PREPARARE IL DOMANI.

Su queste colonne abbiamo ripetutamente messo in rilievo due fattori di importanza sostanziale per lo sviluppo e l'incremento delle nostre stazioni idrominerali — la loro *specializzazione terapeutica*, la loro *volgarizzazione fra i medici*.

Riprendiamo con qualche maggior ampiezza l'argomento; ne vale la pena giacchè, sebbene sembri a tutta prima d'indole strettamente tecnica, esso avrà certo gran peso nel programma d'azione al quale dovremo la rinnovata prosperità dei luoghi di cura italiani.

Se ci rifacciamo a considerare brevemente l'organizzazione delle stazioni idrominerali germaniche, come quelle che hanno avuta la maggior fortuna per il possente richiamo delle più vaste clientele cosmopolite, rileviamo subito che l'elemento « acqua minerale » non ne è che il pretesto o l'etichetta. Sono esse infatti dei multiformi *bazars* terapeutici ove, attorno agli stabilimenti crenoterapici, sono sorte come funghi le istituzioni di cura più svariate e diverse, moltissime delle quali non hanno nulla a vedere con l'uso dell'acqua minerale.

L'accessorio e, peggio ancora, l'estraneo, si è sovrapposto all'elemento principale, che in più d'un caso ha finito per discendere ad una modesta funzione secondaria, qualunque fosse il pregio intrinseco dell'acqua minerale.

All'inizio della stagione, con gli stabilimenti si aprono le cosidette cliniche private per le cure chirurgiche e mediche, per le malattie nervose, per il trattamento dietetico, e per un infinito numero d'altre specialità; i gabinetti di terapia fisica imperversano con le forme più svariate di applicazioni, anche fra le più strane e le più ciarlatanesche; in una parola tutto quanto la medicina nei suoi differenti rami ha saputo trovare od inventare a sollievo o a tortura dei malati, il medico delle città d'acque tedesche sottopone a metodica speculazione, dirigendola con spirito solidamente mercantile, mascherandola con parvenze rigidamente scientifiche.

E l'acqua minerale?... ripeteremo ancora quanto un insigne idrologo francese soleva dire, che cioè nelle stazioni tedesche *on y soigne tout avec tout... y compris l'eau minérale* — e non esagerava certamente!

Del resto, la disperata mediocrità, la banalità assoluta — meno rarissime eccezioni — delle sue acque minerali, mette la Germania al di sotto di qualsiasi paese. Ma all'avarizia della natura ha supplito l'ostinata tenacia teutonica: essa ha circondate le sue miserrime risorse idrominerali di ogni attrattiva, ha sfruttato l'accessorio sino al fantastico, ha portato le comodità al limite massimo della perfezione, ha profuso somme favolose in una pubblicità mondiale, ed è riuscita a creare un'industria che, se dall'elemento crenoterapico trae solamente le parvenze, ha tuttavia conseguito il fine ben tangibile di lucri giganteschi.

Occorreva però coonestare il successo con la complicità della scienza; ed infatti a giustificare l'artificiosa concezione delle cure di acque a cui sono stati forzatamente condotti, i medici tedeschi — con la furberia che li distingue nell'asservire le idee ai loro scopi utilitarî — hanno tentato di sopprimere l'idrologia come entità scientifica e tecnica a sè, per farla passare come uno dei tanti metodi di *terapia fisica*. Era evidente che svalutando l'azione derivante all'acqua minerale dalla sua composizione chimica, se ne menomava l'importanza terapeutica; in tal guisa si assestava un rude colpo alla irresistibile concorrenza fatta alle acque tedesche da quelle infinitamente superiori di altri paesi, ed in prima linea d'Italia e di Francia.

Come parentesi, un non remoto episodio illustrerà, anche in questo campo, la sfrontata soperchieria teutonica: esso è narrato dal Bardet in un numero della *Gazette des Eaux*.

Nel congresso di *terapia fisica* tenutosi a Parigi nel 1910, i tedeschi Hiss e Brieger proposero di sorpresa — in una delle ultime sedute di sessione — che la terapia idrominerale venisse compresa nella *fisicoterapia*. La subdola proposta, che si presentava sotto l'innocente aspetto d'una semplice questione di definizione, colse all'impensata i congressisti: per quanto il prof. A. Robin, conscio del pericolo che essa nascondeva per le acque francesi, protestasse vivamente e dimostrasse che la crenoterapia, impiegando delle acque *medicamentose* nel preciso significato *farmacologico* della parola, non può essere considerata un mezzo *fisico* di cura — così come un purgante non può appartenere alla stessa categoria delle applicazioni elettriche — essa venne accolta dai presenti.

Ed il pericolo preveduto dal Robin non tardò a delinearsi.

L'anno prima, 1909, erasi tenuto ad Algeri l'ottavo congresso internazionale di *idrologia e climatologia*, e vi si era scelta a sede del prossimo congresso, per il 1912, Budapest. Siccome però nello stesso anno doveva aver luogo a Berlino un congresso di *terapia fisica*, il presidente del comitato ungherese, prof. Bela-Bozanyi, ai primi del 1911 fece sapere al prof. Robin, presidente dell'Ufficio internazionale permanente per i congressi d'idrologia, ch'egli riteneva inopportuno di far coincidere i due congressi. Replicò il Robin non esservi alcun motivo per non tenere nel medesimo anno un congresso di *fisicoterapia* a Berlino ed uno di *idrologia* a Budapest, giacchè il primo non avrebbe potuto occuparsi che in via accessoria di acque minerali, mentre l'interesse della scienza idrologica richiedeva che le tornate dei proprî congressi seguissero regolarmente.

Il Bozanyi allora smascherò i suoi propositi, evidentemente concertati sottomano con i colleghi germanici, e rispose che in base alla massima votata a Parigi l'anno precedente, le cure idrominerali dovevano ormai considerarsi come parte della terapia fisica, per cui i congressi d'idrologia non avrebbero indi innanzi più avuto ragione d'esistere: di conseguenza dichiarava abolito il congresso di Budapest e disciolto il comitato ungherese!

Per fortuna l'Ufficio permanente reagì con unanime vigore all'assurda pretesa avanzata dagli ungheresi in favore dei loro manutengoli di Berlino, ed organizzò immediatamente il nono congresso d'idrologia, che fu tenuto a Madrid con un successo senza precedenti. Questo ha solennemente riaffermato che l'idrologia costituisce un ramo della medicina pienamente indipendente dalla terapia fisica, e sopra tutto ha sventate le mene condotte dai tedeschi per uno scopo inconfessabile di protezionismo mercantile.

***

Tutto questo abbiamo voluto ricordare per dedurne che il punto di partenza dell'industria idrominerale tedesca e le ragioni di necessità che ne hanno determinato il particolare indirizzo non sussistono per noi.

Il nostro Paese non soffre, in fatto d'acque minerali, la povertà caratteristica della Germania, chè anzi — non sarà mai abbastanza ripetuto — ne siamo eccezionalmente ricchi, tanto da risentire per certi rispetti gli svantaggi della pletora. Meglio sarebbe, infatti, il possedere alcuni centri di cura fortemente

organizzati attorno ad un limitato numero di ottime acque delle differenti categorie, di cui non avremmo che l'imbarazzo della scelta nelle varie regioni della penisola, anzichè dover contare su parecchie centinaia di fonti grandi e piccine, tra le quali si sminuzzano e si disperdono le clientele. La maggior parte di esse, tenute in piedi da qualche modesta fama passata, da amor di campanile o da altre opportunità locali, frustrano invariabilmente qualsiasi illusione di guadagno, mancano di adeguate disponibilità finanziarie e quindi d'impianti appena decenti, onde finiscono per essere condannate ad una vita inutile e grama.

La stessa opulenza del nostro patrimonio idrominerale ci traccia la via da seguire per utilizzarlo razionalmente e fruttuosamente: essa non è certo quella seguita per forza di cose in Germania, ed è persino dubbio — per diversi riguardi — che quest'ultima potrebbe condurre i nostri luoghi di cura ad egual fortuna. La loro trasformazione in veri e proprî aggregati di case di salute disciplinate allo «sfruttamento intensivo» di qualsiasi ammalato, all'infuori di qualunque indicazione di trattamento idrominerale, riteniamo sarebbe impraticabile per la natura medesima dei nostri ambienti di cura, ben diversi da quelli tedeschi. Anche l'Italia — come la Francia — vanta alcune stazioni di fama mondiale e di larghissima frequentazione cosmopolita, la cui fortuna è almeno assicurata quanto quella di Kissingen o di Baden-Baden: con tutto questo «l'ambiente» di Montecatini, di Vichy, di Salsomaggiore o di Evian ne è agli antipodi, senza che perciò esse se ne trovino peggio — anzi!

Abbiamo voluto insistere alquanto su tal punto perchè la manìa di *copiare* tutto quello che si fa in Germania non è ancora completamente estinta da noi: bisogna saper discernere l'adatto dall'inadatto, altrimenti si cade nella contraffazione; soffriremmo noi di veder sorgere lungo il ridente litorale tirreno l'architettura che, ad esempio, caratterizza le spiagge di Norderney o di Kolberg? Alla stessa stregua non dovremo consentire mai una snaturazione «alla tedesca» delle nostre stazioni idrominerali che le priverebbe della loro caratteristica più invidiata, la *fisionomia crenoterapica*.

Entro questi termini specifici, le riforme ed i perfezionamenti tecnici dovranno dunque riguardare in modo particolare «gli impianti più appropriati a curare utilmente quelle categorie d'ammalati su cui le rispettive acque minerali agiscono con il massimo dell'efficacia».

***

Le nostre fonti salutari, nella loro straordinaria varietà, sono nettamente individualizzate dal punto di vista chimico e farmacologico e consentono perciò alla terapia di formulare delle indicazioni chiare e razionali.

La specializzazione delle acque italiane secondo il loro preciso valore terapeutico offre dunque dei vantaggi di cui le nostre stazioni idrominerali potranno trarre meraviglioso partito, quando venga realizzata con criteri più rigorosi e sinceri di quelli finora generalmente seguiti: poichè essa non è solamente la base naturale di una migliore e più promettente organizzazione, ma può costituire un sicuro coefficente di vittoria nella futura concorrenza contro i luoghi di cura tedeschi, obbligati dall'inferiorità delle loro acque medicamentose a generalizzare le applicazioni con la predominanza assoluta delle pratiche accessorie.

Le mirabili ricchezze idrominerali della nostra terra hanno tradizioni di fama antichissime: sino dalle più remote età l'empirismo — a cui pure dobbiamo insegnamenti ed osservazioni preziose — aveva riconosciuto le virtù medicatrici di tante sorgenti, le aveva differenziate, aveva tentata la specializzazione delle cure a seconda delle acque e delle malattie.

Leggendo i vecchi autori che trattarono distesamente delle nostre acque minerali, si nota in essi la preoccupazione dominante di stabilirne i requisiti terapeutici in relazione alla loro natura, il che rispondeva fedelmente allo spirito di quei tempi in cui le fonti salutari italiane godevano già la più alta rinomanza per le loro virtù risanatrici. Recano essi descrizioni accuratissime del trattamento idrominerale delle malattie, clas-

sificazioni ben circostanziate che talora ci fanno sorridere per la loro primitiva ingenuità, delle quali però non possiamo disconoscere la dirittura del concetto informativo — l'unico naturale e logico — quello di riferire alle varie qualità delle acque determinate proprietà medicamentose, controllate dagli effetti curativi.

La monografia sulle terme di Porretta pubblicata nella metà del Trecento dal medico bolognese Tura da Castello, e considerata come il più antico saggio conosciuto di letteratura idrominerale, s'inizia precisamente con una minuta enumerazione dei mali che colà, per lunga esperienza, si curavano. La lista è certo assai copiosa, e per quanta fede fossimo disposti a prestarle, difficilmente potremmo credere che l'acqua porrettana «uccide le rane e gli animali velenosi entrati casualmente per la bocca e vissuti lungo tempo nello stomaco»! Ma la specificazione delle cure viene sempre mantenuta in rapporto diretto con le nozioni terapeutiche desunte dalla considerazione degli elementi costitutivi dell'acqua, come almeno si conoscevano in quei tempi.

Inquadratura non dissimile, più ricca di dottrina e materiata d'acute osservazioni, presentano i trattati degli autori del Quattrocento e Cinquecento — quali Michele Savonarola, Gentile da Foligno, Ugolino da Montecatini, Mengo Blanchelli, Bartolomeo da Clivolo, Ludovico Pasini, Andrea Bacci, ecc. — che illustrarono diligentemente i più celebrati luoghi d'acque nostrani: ben a diritto sono essi considerati i padri della crenoterapia italiana, la quale ancor oggi — a qualche secolo di distanza — può accettarne senza troppe modificazioni la linea seguita nello studio e nella applicazione delle acque minerali.

***

La questione della specializzazione delle nostre stazioni di cura non può essere risolta che con il concorso di alcuni coefficenti di indole tecnica e di organizzazione industriale.

Occorre anzitutto procedere alla revisione o, meglio, alla rifazione di gran parte delle analisi chimiche, come quelle che ne costituiscono l'elemento informativo fondamentale. Sotto questo aspetto la crenologia italiana si trova ancora assai arretrata, giacchè essa si vale tuttora di numerose analisi vecchie o vecchissime, forzatamente incomplete, sommarie o errate, le quali non offrono più alcun serio affidamento.

Abbiamo sott'occhio una tabella portante le date di 156 analisi di acque minerali italiane, fra le quali sono comprese quelle di tutte le stazioni più importanti: esse rappresentano rispettivamente *l'analisi più recente* che ognuna possiede.

È istruttivo di riprodurne l'ordine cronologico:

Anno	1820	analisi N.	1
»	1830	»	2
Anni	1831-40	»	5
»	1841-50	»	9
»	1851-60	»	14
»	1861-70	»	10
»	1871-80	»	25
»	1881-90	»	29
»	1891-900	»	36
»	1901-910	»	23
»	1911-915	»	2
		Totale analisi	156

Se si considera che in questi ultimi anni lo studio chimico-fisico delle acque minerali ha fatto rilevanti progressi, che elementi del tutto nuovi vi sono stati introdotti — come la conoscenza della radioattività — che la stessa rappresentazione dei risultati analitici ha subìto notevoli modificazioni, che infine la maggior parte delle acque richiedono d'essere periodicamente esaminate ad intervalli non troppo spaziati, possiamo concludere che due buoni terzi delle analisi su riportate non corrispondono più ai criteri scientifici odierni, e di esse almeno una cinquantina sono quasi certamente destituite di ogni attendibilità.

Anche il Congresso d'idrologia di Monaco dovrà occuparsi della questione, sulla quale il prof. Gilbert, presidente del comitato di organizzazione, esponeva di recente le seguenti importantissime argomentazioni:

« Noi viviamo ancora su delle idee assai vecchie, le quali tenderebbero a far considerare l'acqua minerale come una cosa immutabile ed invariabile. È un grosso errore: l'acqua minerale è una manifestazione geologica della vita del globo, vive essa mede-

sima, e noi abbiamo tutto l'interesse a conoscerne la fisiologia. Noi chiederemo dunque non solo la rifazione delle analisi, ma ancora lo studio continuativo della vita delle sorgenti, sì da poter accumulare dei dati scientifici di primo ordine che serviranno ai medici nei loro studi sugli effetti delle acque. Sarà questo un provvedimento assai importante per dare alle acque uno *stato civile* vero e proprio, il quale permetterà agli interessati di difendersi contro le imitazioni e le falsificazioni che molto spesso si verificano ai loro danni ».

***

Il coefficente industriale cui alludiamo più sopra — indispensabile secondo noi per realizzare la specializzazione terapeutica delle nostre stazioni idrominerali — è rappresentato da quella unione od organizzazione in comune che abbiamo già avuto occasione di caldeggiare da queste colonne (1). Dimostravamo allora come una intesa di tal genere fra i nostri maggiori centri di cura non debba presentare difficoltà insormontabili, dacchè essi posseggono delle acque minerali di natura così differente le une dalle altre, per cui il rispettivo dominio terapeutico si trova già delimitato naturalmente, rendendo in tal guisa improbabile qualsiasi motivo serio di rivalità. Ed aggiungevamo: « Una simile unione dovrebbe assumere la forma di un sindacato o di un consorzio per la tutela di tutti gli interessi che potessero rivestire carattere comune, e che in primo luogo svolgesse le iniziative più adatte per la migliore conoscenza delle stazioni consorziate ».

La specializzazione delle cure offre il miglior substrato pratico per tali iniziative. Essa infatti trae seco la riforma dei luoghi di cura secondo un programma concordato in comune per il razionale e proficuo sfruttamento delle rispettive risorse idrominerali. Il che significa la restituzione delle cure di acque alla loro più vera e naturale funzione, senza deviazioni, senza sovrapposizioni artificiose e nocive; la protezione dell'industria contro disoneste concorrenze speculanti sulla buona fede e l'ignoranza del pubblico; infine, la costituzione d'un prosperoso organismo nazionale, scientificamente impeccabile, industrialmente robusto e vitale, capace di richiamare largamente in Italia gran parte delle clientele straniere già monopolizzate — con le arti che tutti sappiamo — dagli imperi centrali in genere e dalla Germania in ispecie.

***

In quest'opera di rinnovazione, auspicata con fervida fede da tutti coloro che *sentono* quale posto potrà essere riservato al nostro Paese nelle competizioni del domani, una parte preminente spetta indubbiamente ai medici. Occorre dunque che la crenoterapia, ignorata nelle Università, trascurata nella professione, venga divulgata, resa a tutti accessibile, popolarizzata — per così dire — fra le classi sanitarie.

Noi riteniamo che l'insegnamento dell'idrologia medica costituisca ormai un'istituzione di interesse nazionale. Non chiederemo però che si creino nelle Università delle nuove cattedre, che andrebbero ad aumentare la congerie di quelle già esistenti con non lieve aggravio dello Stato: esse non raggiungerebbero lo scopo. Conviene invece ricorrere a qualcosa di meno accademico e dottrinario, di più agile e pratico quale s'addice ai bisogni reali dell'ora che volge.

Mantenga pure l'insegnamento — dal punto di vista formale — il suo carattere universitario e prenda origine dalle facoltà di medicina, ma non si svolga nelle aule di esse! Per le medesime necessità pratiche a cui non dovrebbe essere sottratto, la sua sede naturale è nelle stesse stazioni di cura, della vita delle quali — se così possiamo esprimerci — vivrebbe. Un vero e proprio insegnamento *ambulante* adunque, ben preordinato, ben organizzato, sopra tutto impartito in ciascuna località dagli specialisti più competenti di esse.

In Francia da molti anni hanno luogo ogni estate dei *Voyages d'études médicales*, organizzati dal dottor Carron de la Carrière, i quali hanno potentemente contribuito a diffondere fra la classe medica della vicina na-

(1) *Le Vie d'Italia*, dicembre 1917.

zione la conoscenza di quelle stazioni idrominerali. Quanto noi caldeggiamo non è che il perfezionamento dell'iniziativa francese ed il completamento di essa: la semplice « gita d'istruzione » verrebbe sostituita da un autentico « viaggio didattico » con tappe d'insegnamento nelle più importanti stazioni idrominerali o, secondo l'opportunità, in gruppi di esse, durante il pieno della loro stagione.

Una simile iniziativa crediamo sarebbe votata ad un sicuro successo e sarebbe feconda dei più felici risultati per la miglior fortuna dei nostri luoghi di cura. Le difficoltà dell'organizzazione non sarebbero certo molte, giacchè troppi interessati contribuirebbero a farle superare: i medici, prima di tutto, ai quali sarebbe finalmente reso possibile il procurarsi una cultura organica, pratica e completa della mirabile idrologia nostrana; i comuni e le aziende idrominerali, per l'innegabile vantaggio che ad essi ne deriverebbe; infine l'amministrazione ferroviaria la quale avrebbe tutto l'interesse a facilitare un'impresa destinata ad intensificare largamente il movimento verso i luoghi di cura.

Come già abbiamo detto, tale insegnamento, aperto a studenti ad a medici, dovrebbe rientrare nell'ordine degli studi universitari, ad integrazione di questi: e noi confidiamo che ad esso si rivolga l'attenzione del Ministro dell'Istruzione, on. Berenini, il quale — amiamo ricordarlo — è pure l'autorevole presidente del gruppo parlamentare per le stazioni idrominerali.

***

All'avvento della pace, l'immigrazione forestiera che riprenderà le usate « vie d'Italia » sarà indubbiamente rinforzata da centinaia di migliaia di *turisti di guerra* d'oltre Atlantico, diretti a visitare i teatri delle nostre battaglie.

Recheranno essi, a sollievo dell'economia nazionale, dei milioni o dei miliardi, ma sopra tutto verranno a conoscere il nostro Paese meglio e in maggior numero di prima, nelle sue bellezze naturali, nella sua arte, nella forza rinnovata del suo popolo.

A Viareggio, al Lido, a Rimini non rimpiangeranno certo le spiagge di Bar Harbour, di Palm Beach, di Atlantic City, nè sul golfo di Napoli la Golden Gate di San Francisco, nè davanti alle nostre Alpi i paesaggi dei Rockies. Sapremo noi con la previdente preparazione dell'oggi rendere egualmente gradite le nostre città d'acque agli ospiti del domani?.....

GUIDO RUATA.

LA GUERRA CRUENTA D'OGGI

è guerra di popoli, la lotta economica di domani sarà anch'essa lotta di popoli; e come per vincere la prima a nulla giova il sacrificio eroico ma non sostenuto di pochi, a nulla gioverà per vincere la seconda lo sforzo isolato di individui o di gruppi.

Perciò nel vasto campo delle competizioni industriali si irreggimentano le forze e si forgiano con più potenti mezzi nuove armi; e nel campo turistico fioriscono, altrove, i grandi organismi nazionali, sindacati e federazioni, là dove prima vegetavano a stento iniziative discordi.

Tuttociò ancora manca nel nostro paese, tuttociò conseguiremo più rapidamente se attorno a questa Rivista che vuol essere il punto di attrazione di energie fattive e di lucide volontà convergeranno quanti attendono che l'Italia abbia l'organizzazione turistica degna del posto che le spetta nel mondo.

VIAGGI E PREZZI.

Lo sviluppo meraviglioso dei viaggi, di cui abbiamo avuto esempio negli scorci del passato secolo e negli inizi del presente, con tutte le sue benefiche conseguenze di ordine materiale e morale, è conseguenza — dicevamo in un precedente scritto — di due fattori: l'*aumentata velocità*, che accresce efficacia al viaggio nello stesso tempo che lo rende meno faticoso e meno dannoso alla attività ordinaria, e il *diminuito costo*, il quale ha fatto sì che anche le persone di modesta fortuna possano spostarsi dal luogo natìo per allargare la cerchia dei proprî affari e delle proprie conoscenze. Fermiamoci oggi a questo secondo elemento, il quale, del resto, appare analogo al primo quando si ricorda che « il tempo è moneta ».

Se si porta l'attenzione su una qualsiasi serie d'anni appartenente al periodo ricordato, si nota invariabilmente che il prezzo medio dei viaggi sui diversi mezzi di trasporto, e specialmente sulle ferrovie, si è andato dappertutto e sempre riducendo. Sulle ferrovie italiane un viaggiatore pagava in media per percorrere un chilometro centesimi 5,81 nel 1872, 5,58 nel 1879, 4,70 nel 1885, 4,10 nel 1901, 4,04 nel 1903. Dopo il 1903 questo rilievo così interessante è stato abbandonato, perchè in Italia le statistiche son fatte col lodevole intento di non farle servire a nulla; ma si può essere sicuri che almeno fino a quando alcuni squilibri economici che precedettero la guerra, e poi la guerra stessa, non obbligarono ad inasprire le tariffe, il fenomeno si è verificato egualmente, forse anche accelerandosi, per effetto delle riforme introdotte dall'esercizio di Stato.

A conseguenze del tutto analoghe si giunge esaminando i dati relativi agli altri paesi.

Come va, dunque, che anche in periodi in cui il costo delle materie e della mano d'opera cresceva, il prezzo dei trasporti ha potuto essere abbassato? La causa principale dell'utile fenomeno va, come si sa, ricercata nel progresso tecnico che ha ridotto la spesa del trasporto. Così, a misura che sono stati introdotti veicoli più perfezionati, è diminuito lo sforzo di trazione per tonnellata di peso del treno, e a misura che sono state introdotte macchine di più perfetta struttura è diminuito il consumo del carbone per cavallo-ora. Ed essendosi potuto, mercè l'impiego di locomotive di maggior potenza, aumentare la capacità dei veicoli e il peso dei treni, si è ottenuto il benefico effetto che in tutti i sistemi di trasporto consegue dall'ingrandimento delle unità circolanti (carro, convoglio, nave), cioè la riduzione del peso morto, che va trasportato senza diretta utilità, e quella di tutte le spese accessorie di esercizio, vale a dire condotta, scorta, sorveglianza e via dicendo. E qui non insisteremo sul fatto che la diminuzione della spesa unitaria è, a sua volta, conseguenza dell'aumento del traffico. Difatti non si possono fare grandi treni se non quando si è sicuri di utilizzarli bene, e la spesa per i binari non è convenientemente sfruttata se non si ha ragione di percorrerli con notevole frequenza.

Ma questo è generalmente risaputo, sicchè non giova insistervi. Quello che meno si conosce è l'influsso benefico che esercita sui prezzi il modo di congegnare i prezzi stessi. Si può dire, in altre parole, che, se si è potuto far pagare in media sempre di meno,

è stato un po' perchè si è speso di meno e un po' perchè si è andato sempre più perfezionando quello che chiameremo il *meccanismo dei prezzi*.

Nè è da stupirsi che sia così. Siamo sempre in presenza di un frutto dell'ingegno umano, il quale, allo stesso modo che, provando e riprovando, modifica i congegni meccanici in guisa da renderli più produttivi, studia ed escogita gli espedienti commerciali più profittevoli, traendone vantaggi d'importanza non minore, per quanto di più difficile apprezzamento.

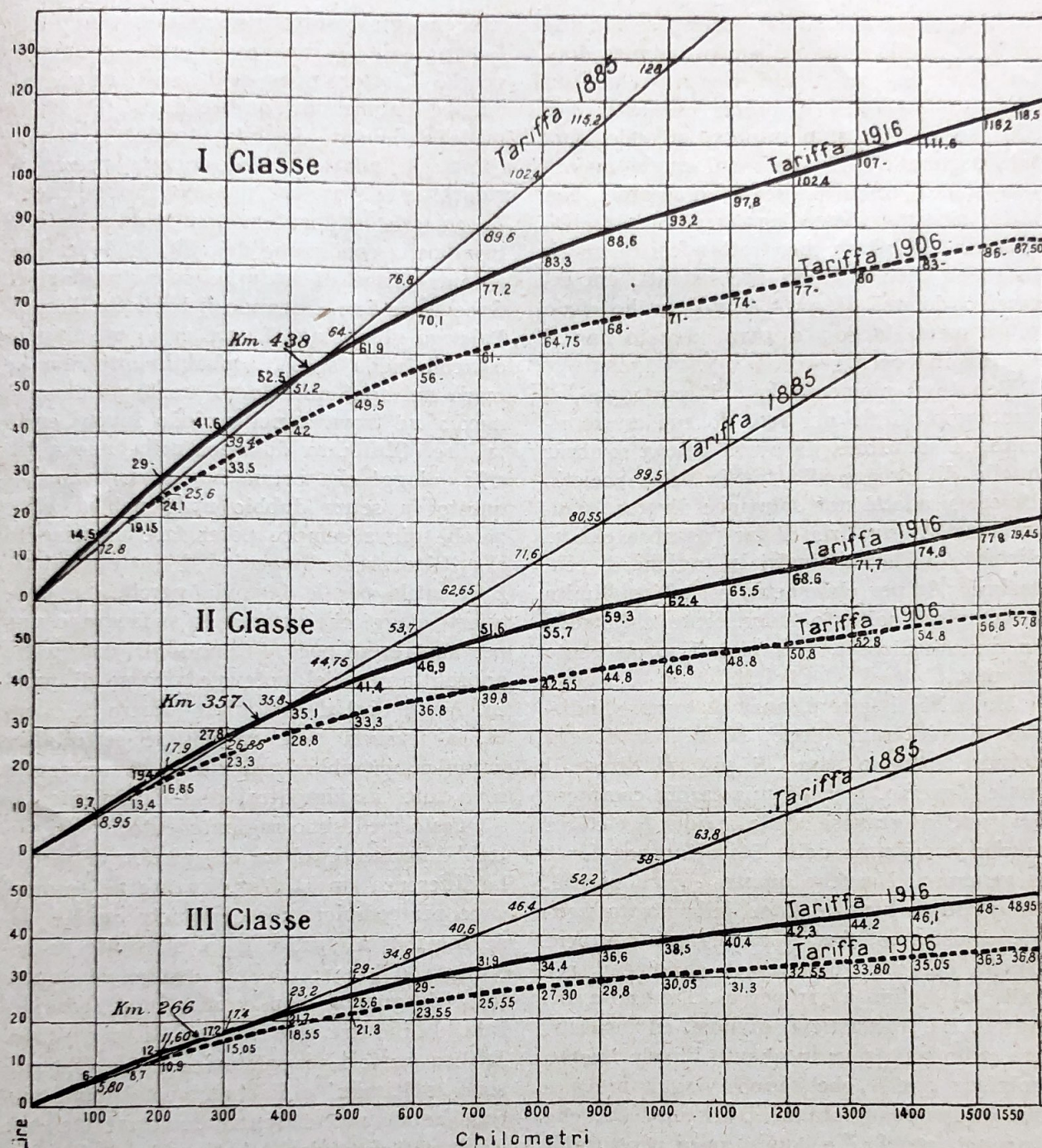
***

Quando si debbono fissare i prezzi pel trasporto dei viaggiatori su una ferrovia, tramvia, servizio di battelli, ecc., si comincia col riflettere che, essendovi indubbiamente persone disposte a pagare di più delle altre se loro si offre un modo più comodo di compiere il viaggio, conviene approfittare di tale disposizione creando le classi. Ponendo qui il sedile di velluto, lì lasciando la panca di legno nudo, offrendo comode cabine o modeste cuccette, si fa in modo da indurre il ricco ad accettare un prezzo superiore a quello del povero, malgrado la spesa del trasporto sia, se non precisamente la stessa, assai poco differente. L'impressione comune è che la distinzione in classi sia l'applicazione di un concetto antidemocratico. Si cita l'esempio dell'America, ove non esistendo, come da noi, le tre classi, il miliardario sarebbe obbligato a viaggiare in un *parlor car* nella stessa guisa e colla stessa spesa di un povero diavolo. A parte che la citazione non è esatta perchè la distinzione in classi esiste anche in America, se pure in modo un po' diverso che fra noi, è indubitato che non vi è misura più democratica di quella che obbliga chi può a pagare più di chi non può. Qualora essa venisse abolita occorrerebbe far pagare un prezzo intermedio agli attuali, il che non danneggerebbe il ricco, ma sarebbe dannosissimo pel povero che, pur avendo l'illusorio vantaggio di una parità di trattamento, dovrebbe in tanti casi rinunciare a viaggiare perchè il prezzo comune sarebbe superiore alle sue risorse. Notate poi che dire il ricco paga più del povero, equivale a dire che il ricco paga pel povero. Il lusso sfarzoso delle prime classi dei transatlantici è quello che permette all'emigrante di terza di compiere in otto giorni con pochi quattrini la traversata da Genova a New York. Se non esistesse una clientela ricca disposta a pagare altissimi prezzi, i viaggi rapidi non sarebbero possibili per nessuno.

Se però le distinzioni in classi, come quella fra treni diretti ed omnibus, appaiono plausibili perchè in fondo chi paga di più sta meglio o impiega meno tempo, ed ognuno può pensare che se oggi è obbligato a viaggiare in disagio, quando avesse il denaro potrebbe viaggiare comodamente, ogni altra differenza sembra intollerabile.

A prima impressione chi non trova naturale che, nella stessa classe, si debba pagare in proporzione del percorso compiuto? Paghi per cinque chi fa un percorso di cinque, per dieci chi fa un percorso di dieci. Così ciascuno sopporterà la spesa di quel che consuma in ferro dei binari, in carbone delle macchine, in mano d'opera del personale. Far diversamente sarebbe commettere una patente ingiustizia!

È assai strano che della giustizia, così spesso invocata al mondo, si abbia un'idea tanto imperfetta da poter logicamente portare sullo stesso fatto giudizi diametralmente opposti. Il lettore, infatti, finirà coll'essere d'accordo con me nel ritenere ingiusto il contrario di quel che si è innanzi detto, cioè il far pagare in ragione dei chilometri tanto a chi deve fare un lunghissimo viaggio quanto a colui che deve farne uno breve, allo stesso modo che sarebbe ingiusto far pagare una tassa di successione del dieci per cento sia a chi debba riscuotere il modesto lascito di mille lire che al fortunato il quale erediti un milione.

Per fare un discorso concreto, atteniamoci ad un esempio di casa nostra. Nel diagramma che accompagna questo articolo abbiamo raffigurato la nostra tariffa viaggiatori quale l'adottarono le Società ferroviarie nel 1885 e durò sino al 1906, quale fu nel periodo di esercizio di Stato dal 1905 al 1916 e come venne in quest'ultimo anno modificata in aumento. Dopo di allora la guerra obbligò ad altri inasprimenti che, indipendentemente dalla promessa dei decreti, per ragioni di logica economica dovranno essere soppressi. Se così non fosse, quando la disponibilità di danaro diventerà minore si renderebbe impossibile la ripresa del traffico e il ritorno di

LE TARIFFE DEI VIAGGIATORI NEL 1885, NEL 1906, NEL 1916.

quell'attività che è l'essenza stessa della civiltà. (Malgrado la barbarie da cui siamo avvolti, chi pensa che le conquiste dell'ingegno umano si possano distruggere senza distruggere l'uomo stesso?).

Non crediamo che l'esame del diagramma presenti difficoltà alcuna per i nostri lettori; neanche per quelli cui questo genere di rappresentazioni non siano familiari. Esso ci fa vedere che, per esempio, in III classe si pagavano per un viaggio di 600 chilometri — all'incirca come andare da Milano a Roma — L. 34,80 nel 1885, L. 23,55 nel 1906 e L. 29 nel 1916. I prezzi rispettivi della II classe erano L. 53,70, L. 36,80, L. 46,90, della I, L. 76,80, L. 56 e L. 70,10.

La tariffa del 1885 era basata su un tanto per chilometro, perchè se in III classe per km. 600 si pagavano L. 34,80, per metà percorso (km. 300) si pagava giustamente la metà (L. 17,40) e così per le altre classi. Ma col sistema adottato nel 1906 le cose cambiarono da questo punto di vista: i prezzi furono ribassati bensì, ma se per 600 chilometri si scese dalle L. 34,80 alle L. 23,55, per 300 chilom. da L. 17,40 si passò a L. 15,05,

sicchè il nuovo prezzo non corrispose più alla metà di quello valevole per la distanza doppia. Dunque, per alcuni viaggi si fece un ribasso maggiore sui prezzi esistenti; per altri se ne fece uno minore, creando quel tale regime d'ingiustizia sul quale ancora non siamo, come si diceva, d'accordo. Nel fatto, nessuno mosse lagnanze. Si potrebbe tuttavia obbiettare che, trattandosi di un ribasso su tutti i prezzi preesistenti, era eccessivo dolersi di aver avuto un benefizio più o meno largo: a caval donato non si guarda in bocca.

Venuto il momento in cui, purtroppo, il vantaggio offerto nel 1906 doveva essere ritolto, la soluzione più ovvia poteva sembrar quella di tornare alla tariffa delle Società. Invece si adottò una soluzione diversa, mantenendo l'ingiustizia di far pagare a chi va distante mille chilometri in ragione di centesimi 3,85 per chilometro e a chi si limita a compiere soltanto cinquecento chilometri in ragione di cent. 5,12, cioè il 30 per cento di più.

Ma, dirà il lettore, anzichè tornare indietro di vent'anni (dopo, ahimè! si doveva tornare indietro assai di più) si divise il male a mezzo, facendo una tariffa compresa fra quella gravosa delle avide Società e quella bassissima della Stato largheggiante e generoso. Neanche questo è vero perchè, se guardate bene le linee della nostra figura, constatate che la tariffa 1916 supera quella del 1885 fino a 438 chilometri per la I classe, fino a 317 per la II e fino a 266 per la III. Ingiustizia, dunque, ed ingiustizia tanto più grave in quanto l'inasprimento colpisce quelli che fanno viaggi brevi e sono nella maggioranza i più modesti, che van pei fatti loro e non a zonzo per l'Italia a divertirsi od a trattare affari cospicui.

Niente di tutto questo. Per la tariffa 1916, pur rialzando tutti i prezzi, fu adottata la forma differenziale — si denomina così una tariffa che offre tassi chilometrici tanto minori quanto maggiore è la distanza — perchè essa aveva fatto buona prova nel 1906, dimostrando come sia conveniente pel pubblico quanto per la ferrovia ricorrere a questa sperequazione di prezzi.

Vediamo di spiegare alla buona perchè la differenzialità riesce utile. Se il mio lettore è ricco a bizzeffe questo discorso non lo riguarda: egli pagava con indifferenza le 128 lire che gli costava nel 1885 il viaggio in I classe da Torino a Palermo (ammetto, perchè il lettore possa seguire il diagramma, che la distanza fra queste due città sia di mille chilometri in cifra tonda) e non si commosse affatto quando questo prezzo fu ridotto a L. 71, nè quando fu rialzato a L. 93. Ma supponiamo un po' ch'egli si trovi nella condizione dei più, di dover fare i conti prima di intraprendere un viaggio. Orbene, se fino a quando il biglietto Torino-Palermo gli costava L. 128 egli potè trovare ostacolo nella spesa, probabilmente non ne trovò nel 1916 quando gli costò 93 e meno ancora ne trovava nel periodo in cui costò 71 lire. Si fecero dunque, colla nuova tariffa, viaggi che prima non si facevano. E questo fu senza dubbio utile pel pubblico perchè giova sempre poter fare un viaggio che l'alto prezzo impediva di intraprendere. E fu utile per la ferrovia perchè, se pure questi viaggi che prima non si facevano uno per uno resero poco, furono molti coloro che approfittarono del notevole ribasso di prezzo. Avuto così un maggior numero di clienti, la ferrovia potè introdurre sotto altre forme nuovi ribassi, di cui si avvantaggiarono tutti i viaggiatori indistintamente.

Questo medesimo ragionamento non si potrebbe applicare ad un viaggio breve perchè la differenza fra L. 8,95, quante ne occorrevano per compiere 100 chilometri in II classe dal 1885 al 1916 e L. 9,70 quante ne occorrono dal 1916 in poi (salvo le sopratasse di guerra) non è tale, in sè considerata, da indurre alla rinuncia di un viaggio. D'altra parte i viaggiatori a breve distanza sono moltissimi e l'abbandono di una piccola quota per ciascuno comprometterebbe i proventi ferroviari, obbligando ad inasprimenti generali che danneggerebbero tutti.

Invece colla tariffa differenziale si ha un abbassamento del prezzo medio ed un aumento degli introiti.

Se si vuole una prova numerica del successo della tariffa differenziale, eccola in poche cifre. Mentre il numero dei viaggi brevi (fino a 150 km.) cresceva nel periodo 1907-1913 da 25 a 32 milioni, cioè di un quarto, quello dei viaggi lunghi andò da 1.250.000 a 2.150.000, presso a poco raddoppiando. Più istruttive sono le cifre del prodotto. I viaggi brevi diedero nell'intervallo di tempo considerato un gettito che si man-

tenne, con piccoli alti e bassi, fra 50 e 56 milioni; i lunghi viaggi diedero un prodotto costantemente crescente da 24 a 46 milioni (1). Si può dire, dunque, che questa trovata della differenziale fece in sette anni guadagnare alle ferrovie ben 22 milioni o poco meno, se si vuol pensare che qualche aumento nei viaggi lunghi si sarebbe sempre avuto anche senza l'innovazione dei prezzi. E non meno ci guadagnò il pubblico che da viaggi prima impossibili, perchè a prezzo proibitivo, trasse senza dubbio vantaggi spesso computabili in danaro, ad ogni modo sempre reali ed effettivi, perchè andare in giro pel nostro Paese e goderne le bellezze è, indipendentemente da ogni altro scopo, incalcolabile guadagno.

Ritornando alla giustizia, per persuaderci ch'essa non fu offesa ci basterà notare che, poichè tutti abbiamo occasione di fare viaggi lunghi come viaggi brevi, siamo tutti ammessi al benefizio di pagare qualche soldo di più nel caso di viaggi a piccola distanza per pagare molte lire di meno quando vogliamo o siamo costretti a compiere lunghi tragitti. È, dunque, il caso di una grande assicurazione mutua la quale totalizza i sacrifizi dei soci a vantaggio dei soci stessi, che in determinate circostanze abbiano bisogno di aiuto. Non può essere ingiusto ciò che è utile a tutti in egual misura.

***

L'esperienza ha suggerito molte altre di queste trovate, che si basano tutte sul concetto di un trattamento diverso da viaggiatore a viaggiatore, da cliente a cliente, e prendono sempre forma che una interpretazione troppo rigida e letterale della parità di trattamento potrebbe far ripudiare.

Una di queste forme di diversità di prezzo è il biglietto di *andata-ritorno*. A prima vista non si comprende perchè i due viaggi acquistati insieme debbano costar meno di quelli acquistati uno per volta. Vi è, si dice, il risparmio nella distribuzione dei biglietti, la quale implica pure un dispendio; ma chi sappia fare un po' di conti comprende subito che l'economia di un impiegato agli sportelli (possibile sì e no in una grande stazione, non certo in una piccola) conseguente dall'adozione dei biglietti doppi, non giustificherebbe la riduzione che essi offrono, del 20 e 30 per cento. La ragione dev'essere ben diversa se questo sistema di tariffe è trovato conveniente da tutte le ferrovie — tanto è vero che non vi è paese ove non sia diffuso — e se il pubblico ne domanda frequentemente l'estensione.

Ora la facilitazione è abolita; ma si tratta di una misura restrittiva che sarà fra le prime ad esser tolta a suo tempo.

Un viaggio spesso ha uno scopo importantissimo, vitale. Spostiamo la nostra residenza perchè abbiamo trovato un impiego più remuneratore, ci rechiamo a trattare un affare di grande rilievo. E allora anche una spesa relativamente elevata ci sembrerà lieve. Ma un viaggio può essere fatto anche a semplice scopo di svago o per una piccola compera o per una visita di convenienza. Di due viaggi identici, adunque, ve n'è uno che siamo disposti a pagar caro e un altro che non pagheremmo più di un tanto. Se la ferrovia trova mezzo di far questa differenza di trattamento, vi sarà vantaggio per tutti. Il pagar caro un viaggio che ci rende molto è cosa che faremo volentieri, nè ci danneggerà; per contro ci gioverà il poter fare anche un viaggio al quale non potremmo dedicare più di un tanto. Se la differenza di trattamento non vi fosse, il viaggio che val molto lo faremmo sempre, all'altro rinunceremmo. D'altra parte la ferrovia col crescere della clientela vede ribassare i suoi costi e può quindi aumentare i suoi utili e in parte devolverli a nuove larghezze.

Il difficile, però, è distinguere chi fa il viaggio pel quale è disposto a pagar di più e chi fa il viaggio solo se gli accordate un ribasso. Orbene, vi fu un ferroviere, senza dubbio intelligente per quanto sconosciuto (la storia che tramanda invariabilmente ai posteri il nome dei grandi malfattori, bene

---

(1) Ecco, per chi ama le cifre, la interessante statistica:

Anno	Viaggi brevi (fino a 150 km.)		Viaggi lunghi (oltre 150 km.)	
	Quantità	Prodotto	Quantità	Prodotto
1907	25.253.290	54.860.013	1.256.862	23.849.143
1908	28.350.770	56.751.181	1.497.298	26.129.725
1909	28.484.500	55.905.136	1.646.358	30.993.483
1910	28.695.912	50.746.210	1.766.854	33.103.794
1911	29.743.326	51.309.131	1.644.391	(a) 29.573.966
1912	31.100.138	56.145.102	1.996.027	41.231.605
1913	31.866.239	54.840.500	2.154.183	45.743.504
1914	24.464.366	50.715.705	1.932.960	(a) 41.827.861

(a) La depressione del 1911, anno di esposizioni e festeggiamenti, è spiegata dalle riduzioni speciali accordate ai viaggiatori. In quell'anno infatti il prodotto delle riduzioni salì di 15 milioni rispetto all'anno precedente. Il 1914 fu turbato dallo scoppio della guerra.

spesso dimentica i modesti benefattori dell'umanità) il quale pensò che probabilmente i viaggi che valgon poco son quelli che riassumono in sè le due prerogative della breve distanza e della limitata assenza. Nacque così il congegno dei biglietti di andata-ritorno, che costano meno, ma sono applicati soltanto ad alcune relazioni ed hanno una validità limitata (un giorno o più secondo la distanza). Ecco spiegato anche perchè le Amministrazioni ferroviarie sono così restìe ad allargare l'applicabilità ed i termini di validità dei biglietti di questo genere: il farlo significherebbe lasciarne usufruire non solo quelli che non possono pagare di più, ma anche gli altri (siamo sempre ben contenti di trovar per dieci quello che pagheremmo quindici); cioè abbassare i prezzi per tutti, il che non sarebbe possibile senza cadere in *deficit*.

I biglietti *circolari*, i cosidetti *combinabili* non sono che forme speciali di andata-ritorno: essi infatti subordinano un ribasso di prezzo all'osservanza di un dato itinerario che torna sempre alla sua origine, ed hanno ancora una validità limitata. Si tratta di due limitazioni che tolgono pregio al biglietto e fanno sì che possano comperarlo in generale le persone le quali vanno in giro per isvago, non quelle che, viaggiando per affari, debbono agli affari subordinare l'itinerario e la durata dei loro viaggi.

Altra forma di diversità di trattamento che ha avuto grande successo in pratica è quella dei biglietti di abbonamento: forma conveniente tanto per la ferrovia quanto per i viaggiatori. L'abbonato è uno che viaggia molto e viaggia con una certa facilità: se non godesse il ribasso viaggerebbe meno di frequente e molto probabilmente, a fin d'anno, finirebbe collo spendere in tanti viaggi isolati meno di quel che spende col biglietto di abbonamento. Alla ferrovia, d'altra parte, non costa di più trasportare l'abbonato per quel maggior numero di chilometri di percorso ch'egli fa.

***

Ma è interessante chiedersi: sono utili solo gli espedienti già noti ed adottati o se ne possono escogitare degli altri?

Noi, in verità, diciamo utili gli espedienti della tariffa differenziale, del biglietto di andata-ritorno, dell'abbonamento perchè li abbiamo esperimentati tali; ma difficilmente avremmo saputo affermarlo con certezza *a priori*. Questo spiega pure perchè dobbiamo essere diffidenti di fronte a proposte nuove che di tanto in tanto si fanno. È facile in tal genere di cose cadere in inganno. Uno dei più clamorosi *bluff* che registri la storia economica delle ferrovie è quello della tariffa a zone istituita nel 1889 in Ungheria, colla quale un ministro intraprendente seppe farsi una incredibile *réclame*, fregiandola del proprio nome, al quale non è qui il caso di dar nuova pubblicità. L'espediente della tariffa a zone, cioè a prezzi che variano a lunghi intervalli, non ha valore se non in casi specialissimi e se fortuite circostanze e l'abile avvicinamento di cifre, accettate senza controllo da studiosi ingenui, potette far credere ad effetti miracolosi, nella realtà gli effetti si raggiunsero per ragioni estranee al congegno della tariffa, che venne abolita e sostituita da una differenziale in tutto simile alla nostra, la quale (occorre dirlo per giustizia) dalla tariffa a zone ungherese aveva pur tolta qualche direttiva.

Una proposta suggestiva che si fa spesso è quella dei *biglietti chilometrici*, ai quali non è mancato qualche tentativo di applicazione. Pensate un po' ad un *carnet* di biglietti, ognuno valevole per 10 chilometri. Voi comperate mille di questi biglietti che vi valgono diecimila chilometri e con essi in tasca vi ponete in viaggio, staccandone tre se andate a Lodi, sette se andate a Piacenza, quindici se andate a Torino, e così di seguito. Un po' come gli *chèques*. Oppure vi fornite di un libretto che vi accredita dei 10.000 chilometri e il personale del treno volta per volta vi addebita del percorso che compite. Nessuna restrizione di itinerari, nessun limite di tempo: i biglietti di viaggio si porterebbero in tasca come i biglietti di banca e quindi si eviterebbe tutto ciò che è tanto noioso pel viaggiatore: presentarsi ed attendere (oggi poi!) allo sportello.

Ma riflettiamo un po'. Intanto va da sè che il biglietto chilometrico dovrebbe presentare un ribasso. Chi compra per diecimila chilometri in una sol volta dovrebbe pagare meno di chi compera il biglietto volta per volta, altrimenti non ne varrebbe la pena. Ma la ferrovia non avrebbe alcun interesse ad accordar questo ribasso. Una ridu-

zione del prezzo si comprende quando corrisponde ad una diversità che è insita nel carattere della prestazione, ma non quando si vogliono eliminate tutte le restrizioni e si vuole anzi, col sottrarsi a delle soggezioni, accrescere il valore della prestazione stessa. Nè è da spiegarsi il ribasso col fatto che si compera all'ingrosso. Una compera all'ingrosso merita di essere tenuta in considerazione da chi vende in concorrenza ed ha interesse ad assicurarsi il cliente importante, non dalla ferrovia che gode di un vero monopolio. Aggiungasi che un biglietto chilometrico per essere veramente comodo non dovrebbe essere personale, ciò che trae con sè la tessera di riconoscimento e simili formalità: allora sarebbe commerciabile e ancor meno si comprenderebbe il ribasso. Che se restrizioni si vogliono accettare, e non possono essere che restrizioni di percorso e di validità, il biglietto di abbonamento è di assai preferibile al chilometrico perchè elimina tutte le noie, permettendo per somme relativamente modiche al viaggiatore di circolare colla stessa comodità di coloro che viaggiano... gratis.

Aggiungasi, poi, che una forma di biglietto deve anche prestarsi al controllo. La ferrovia deve garentirsi dal pericolo di frode, sia da parte del pubblico, sia da parte dei suoi stessi impiegati. D'accordo che ora il controllo è eccessivo, sicchè non è raro il caso di essere invitati a mostrare il biglietto dalle cinque alle sei volte nel tragitto da Milano a Roma; ma sbaglierebbe chi credesse che se ne possa fare a meno. Ora, come si può controllare un biglietto chilometrico? Facendolo presentare allo sportello, esigendo dall'impiegato una scritturazione col rilascio di un tagliando a madre e figlia, bollando col timbro a data, firmando e via dicendo. E allora si ricade subito negli inconvenienti che si vorrebbero evitare.

Non tutti avran riflettuto come il biglietto attuale, quel semplice rettangoletto che ha pure un inventore — Edmonson — da cui prende il nome, sia meraviglioso nella sua semplicità. Ha un valore fisso e si presta quindi al controllo più semplice e più perfetto: basta numerarlo. L'impiegato può ad ogni momento rendere i suoi conti e la vendita colla relativa timbratura non richiede se non pochi secondi. Non si presta ad alcuna alterazione. È dubbio se il farlo a macchina (sono ormai parecchi i tipi di macchine da fabbricar biglietti all'istante della distribuzione) porti economia di tempo, perchè riesce sempre difficile far meglio quando lo scopo è raggiunto con tanta semplicità.

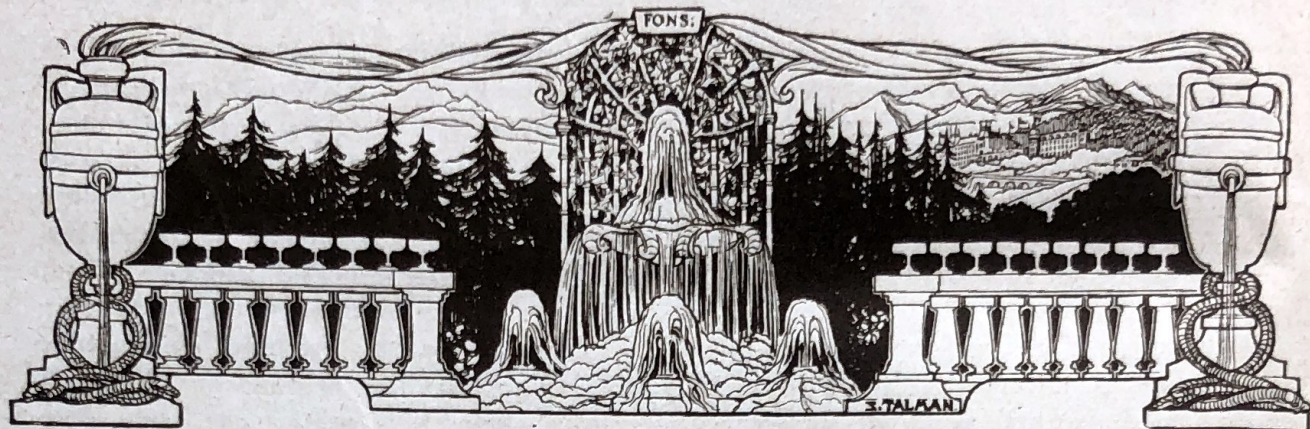
In conclusione il biglietto chilometrico dove fu adottato fece pessima prova e si dovette abolirlo. È la pratica che, come dicevo, sanziona gli espedienti del genere.

***

All'infuori di queste novità di dubbio esito, ciò che giova è che sieno messi a profitto del pubblico tutti i sistemi che han fatto buona prova. Tali sono specialmente quelle combinazioni di biglietti per servizi cumulativi, che ci permettono di approfittare di linee diverse appartenenti a più amministrazioni e magari di passare dalla ferrovia ad un battello lacuale, dal lago ad una funicolare, per un prezzo complessivo; i biglietti internazionali e via dicendo.

Tutte queste forme sulle nostre ferrovie, sia durante il regime privato che nel corso dell'esercizio di Stato, hanno trovato larga accoglienza e non si può dire che una ragionevole facilitazione sia stata mai respinta od ostacolata.

Ora non si viaggia, *non si deve viaggiare*, perchè ogni forza umana o meccanica, è impegnata per un altissimo scopo. Ma allorchè, vinta la lotta, alla cruenta notte della guerra sottentrerà l'alba della pace, una fiumana di gente stanca di questo doloroso torpore si riverserà sulle ferrovie attraverso le riaperte frontiere e il viaggiare costituirà lo svago preferito, l'onesto riposo dalle faticose giornate della ripresa. Questi problemi di prezzi e di tariffe si ripresenteranno allora alla pubblica discussione; ma gioverà in ogni caso esaminarli alla stregua di considerazioni positive e del risultato sperimentale. Così soltanto si potranno accettare le novità utili e scartare quelle inconciliabili col progresso, che deve essere ragione e guida di ogni attività.

FILIPPO TAJANI.

Stazioni Termali e Climatiche Trentine

LA LORO CLIENTELA TURISTICA

Italo Scotoni — che delle cose Trentine è profondo conoscitore e appassionato studioso — dopo aver parlato ripetutamente in questa Rivista del Trentino e del movimento dei forestieri, tratta oggi un argomento non meno interessante: quello delle Stazioni termali e climatiche del Trentino e della loro clientela.

Dall'articolo del nostro egregio collaboratore si rileva come e per quali ragioni la clientela di quelle ricche e famose stazioni fosse, nella massima parte, tedesca; ragioni che gli avvenimenti di guerra hanno lumeggiate con grande efficacia. Lo sforzo degli italiani deve essere diretto ad attirare, nelle nostre stazioni termali e climatiche, la clientela delle altre nazionalità, e giustamente lo Scotoni espone, in questo articolo, il suo punto di vista circa il programma da svolgere e i metodi da seguire.

Parlo ancora dei tempi passati, ricordando a preferenza, quanto a clientela, la tedesca (quella della penetrazione e dell'asservimento), soffermandomi, sempre nel citare tanti luoghi diversi, ai meno confortabili ed evoluti. Continuo nel concetto di essere più sincero che mai: a dopo, l'inno non meno sincero ma più tranquillante e bello, per ciò che di meglio si era fatto, per ciò che di meglio ancora si potrà fare in futuro. Perdoni il lettore la mia sana insistenza. Dal male al bene, dal bene al meglio, all'ottimo, mi pare una forma di progressione logica e rassicurante, mentre la... regressione contraria (fatta oggi o peggio ancora più tardi) mi dovrebbe incuter paura! Magari così, in altro campo, tutti e ovunque, avessero ceduto anche meno agli entusiasmi esteriori e ragionato e fatto ragionare di più, quando gli Stati entrarono in guerra: chè poi gli animi, più preparati e temprati, non avrebbero subìte ripercussioni.... Ma non lasciamoci trasportare da un altro pensiero che possa premere sul cuore pulsante, e torniamo a noi.

* * *

La clientela nel Trentino era in maggioranza tedesca. Non mancava di altri Stati e regioni, ma in proporzioni minori e pressochè irrisorie.

Queste proporzioni erano tali per varie ragioni, ma anzitutto per il fatto *sempre addimostrato vero* (parlo di centri relativamente piccoli) *che dove ci sono tedeschi, male si adattano genti di altre nazionalità; gli inglesi, poi, ad esempio, scappano addirittura.*

Gli inglesi da noi riuscirono ad imporsi e avere la prevalenza a Cortina d'Ampezzo (con vantaggio pecuniario di quella gente, perchè *gli inglesi pretendono ma pagano,* e vorrei dire ancora con vantaggio morale): così si trovarono come in casa loro a S. Martino di Castrozza, allontanandone la massa tedesca o meglio dividendosi nettamente da essa, in certi momenti, data la comodità del numero cospicuo di alberghi, anche distanziati fra loro; così come la clientela italiana a Levico e Roncegno godette di grandi agi nella stagione estiva, obbligando l'elemento tedesco a frequentare quelle plaghe in settembre. Ma ciò non avvenne nè poteva avvenire ovunque, specie in luoghi di ordine secondario. Così in massima parte *dominò il forestiero tedesco.*

* * *

Era l'elemento in *loden* — nelle città forse più apparentemente corretto per il tratto

e per il vestire — che percorreva in ogni senso le valli e le montagne, caratterizzato dai calzoni corti, dal tradizionale antiestetico piumotto (che pareva dovesse deturpare poi il buon gusto pure nel Regno!) e, dovunque, da una boriosa aria di padronanza testarda! Sempre gente gonfia di sè e conscia troppe volte di quella certa loro *missione* nel mondo, che si rivelò più tardi attraverso i fasti della loro *Kultur*: gente invadente e soperchiatrice! Ho detto come, in fondo, negli alberghi ove passavano non avessero eccessive pretese. Deposto infatti in un angolo il loro *alpenstok* e l'immancabile sacco (parlo di quelli che giravano attraverso le valli e i monti nostri) in genere poco domandavano, capaci di levare dal sacco stesso qualche loro *specialità* paesana e accontentarsi di copiosa birra. Ridevano poi col loro fare speciale (stavo per dire bestiale) di quante sciocchezze (essi le chiamano *Wiltz* = motti) la birra loro suggeriva e se ne andavano a letto, per proseguire il giorno dopo il loro viaggio. Quelli più a modo, vestivano più esteticamente, per quanto maldestri nell'« abito, che non fa il monaco » e si accontentavano di ingombrare prepotentemente le vetture dei treni, e i posti delle corriere automobili. Tutti parlavano tedesco solamente, e in tedesco volevano avere la risposta. Meno *arme reisende* i secondi dei primi, buttavano volentieri passando dai villaggi (supposti più facili alle loro mire di penetrazione) qualche manciata di *centesimi*, paghi di constatare, per l'accorrere incosciente della ragazzaglia, il valore e il potere dell'...*oro* germanico sui *Weltschen!*

Non per nulla la regione trentina era il ponte necessario per venire nel Regno!

Le bellezze della natura e dei singoli luoghi, troppe volte erano un pretesto, come il *Baedeker* rosso che ostentatamente consultavano, valeva più che a ricordare tali bellezze, a far seguire con cura (e talvolta ad *accrescere*) la nota dei siti e degli alberghi *boicottati*, d'ordine di qualche società pangermanista, perchè di proprietà o diretti da... irredentisti. A Trento passavano frettolosi, nicchiando, di fronte al magnifico monumento a Dante, e fra le chiese monumentali mettevano magari l'insignificante S. Pietro (li ho sentito io lì i *kolossal*, i *grosswürdig* di risibile memoria!) e ciò, con lo stesso sentimento col quale al Pordoi, pure di non accettare degnissimo ristoro nell'albergo, perchè di proprietà di Giov. Pedrotti, si adagiavano nella più che modesta baracca, al passo poco discosto!

* * *

Prima di proseguire, mi si consenta una parentesi con alcuni dati statistici: mi duole solo di non poter offrire i raffronti nelle regioni più a nord del Trentino, le più minacciate e le più contrastate per gli italiani, come le meno frequentate dagli italiani stessi (Valle di Fiemme e di Fassa, e nell'Alto Adige le regioni *ladine*). Mi debbo purtroppo limitare a Trento ed a Riva, la prima centro più che mai di passaggio per il forestiero e frequentato dai tedeschi pure per rapporti di affari, la seconda dominante nel tono... delle aspirazioni germaniche sul Garda. Ma pure questi dati non saranno inutili:

PER TRENTO CITTÀ (1)

ANNO	italiani	germanici	austro-ungarici	inglesi	francesi	TOTALE
1908	3744	3504	6407	159	227	23264
1909	3695	1169	7556	91	113	23820
1910	4576	1587	7951	186	131	28716
1911	4373	1702	8091	143	134	28448
1912	4553	2631	10032	154	178	32225
1913	3902	2090	7093	125	178	30340
1914 (2)	2751	1970	7428	129	151	24183
	27594	14653	54558	987	1112	190996

Ciò che ci porta a queste proporzioni complessivamente per detto periodo:

totale forestieri . . 190.996
italiani 27.594
inglesi 987
francesi . . . 1.112
contro: tedeschi in genere 69.211

Per *Riva*, città, posso dire di un periodo più breve: e cioè dal novembre 1912 al settembre (inclusivo) 1913. In quel periodo abbiamo un totale di 44.699 forestieri, dei quali

italiani 4.534
inglesi 749
francesi 534
russi 543
rumeni 1
Stati Uniti 778
resto Europa 1.122
resto America 29
tedeschi (Germania e Austria) 36.373

(1) Qui come in seguito devo osservare che non ho seguito particolareggiatamente nelle rubriche il movimento *locale* della provincia e di altri luoghi e regioni: mi sono limitato alle genti per le quali mi conforta il raffronto. Ciò spieghi le differenze fra le singole rubriche segnate e i totali.

(2) Fino a tutto settembre.

PRO FRUTTICOLTURA

Le contingenze del momento.

Si deve ormai essere tutti convinti che l'invocata *resistenza* del fronte interno, sia sinonimo di *Vittoria* e che i fattori principali per resistere sono:

1° nel rinunciare in via assoluta a qualunque spesa di lusso e non strettamente indispensabile alla conservazione della salute;

2° nel ridurre e limitare l'alimentazione al puro necessario consentito dalle leggi fisiologiche, così spesso trascurate;

3° nell'aumentare con sforzo titanico tutte le produzioni del suolo e loro trasformazione industriale, e, in particolar modo poi, la produzione agricola, dai cereali ai farinacei, dagli ortaggi e gli agrumi alle piante da frutto, dalle foraggiere alla barbabietola da zucchero, alla vite, alla canape, lino, tabacco, ecc., ecc., alle piante medicinali.

Disciplina ed igiene.

In fatto di alimentazione umana è assodato, che per mantenersi sani e longevi — «mens sana in corpore sano» — occorra una dieta mista, con forte prevalenza dei cibi vegetali su quelli animali. Questa prevalenza è tanto più consigliabile nei frangenti attuali, in quanto il nostro patrimonio zootecnico è stato duramente provato in questi anni di guerra, sia dalla scarsità dei foraggi che dalle impellenti e ben giustificate esigenze dell'esercito, sia da un — non a tempo frenato — maggior consumo da parte della popolazione, verificatosi in causa della sostituzione della carne ad altri alimenti scarseggianti, e dalle migliorate condizioni del proletariato industriale.

Del resto il vecchio aforisma «tutto il male non vien per nuocere» trova in questa occasione una nuova conferma, poi che diminuendo la abituale razione carnea, si favorisce la consistenza di un capitale di alta importanza per la nostra agricoltura (fonte precipua della ricchezza nazionale) come è quello del bestiame — permettendo al tempo stesso di lasciare disponibile la quantità di alimento carneo necessaria ai nostri valorosi combattenti — mentre ci costringe a fare cosa saggia e giovevole alla nostra salute.

La carne — di qualunque specie — può essere sostituita, in tutto o in parte, da un adeguato quantitativo di cibi vegetali, con grande vantaggio delle persone di età affette o propense al reumatismo, artritismo, arteriosclerosi, ecc., ecc., malattie provenienti principalmente da un eccesso di albumina ingerito, di cui è ricca la carne.

La frutta nell'alimentazione.

Tra i cibi vegetali, la frutta e i suoi derivati, occupano un posto preminente non tanto per la soddisfazione del palato, quanto per la loro digeribilità e per il fatto che essa offre, anche se usata da sola, una alimentazione completa, contenendo proteina, idrocarburi, grassi, sostanze minerali (sali di ferro, di calce, ecc.), vitamine ed acqua, corrispondendo così a tutte le esigenze dell'organismo umano, qualunque sia l'età e la professione dell'individuo.

Da questa constatazione ebbe origine la scuola dei così detti «fruttariani» che conta fisiologhi eminenti e numeroso stuolo di proseliti, che va ingrossando di giorno in giorno, i quali si cibano esclusivamente di frutta ed acqua.

Il valore nutritivo degli alimenti è dato, in via generica, dalle calorie da essi sviluppate, e siccome per vivere in piena efficienza fisiologica (Grham Lusk, *World's Work*, Minerva, agosto 1916) occorrono giornalmente ad un uomo di peso e statura media normale:

2500 calorie se di professione sedentaria, come impiegato, scienziato, insegnante, scrittore, ecc.

3000 calorie per i fornai, fattorini telegrafici e tramviari, operai delle officine, ecc. che lavorano per lo più stando in piedi,
3500 calorie per i lavoratori della terra: contadini, terrazzieri, ecc.,
4500 calorie per i minatori, spaccapietre ecc.,
5000 per i boscaiuoli, sportmen, ecc.

così a ciascuno dei suddetti, occorrerà ingerire quotidianamente un quantitativo di cibi tale che contengano un tenore in albumina, idrati di carbonio e grassi, da sviluppare nel nostro corpo le calorie sovraindicate.

Con la scorta di una delle tante tabelle indicanti il contenuto delle sostanze nutritive dei diversi alimenti, ognuno potrà stabilire da sè il quantitativo di essi necessario al proprio organismo, tenendo conto che un grammo di albumina sviluppa circa 4 calorie; un gr. di grassi, 9,3; un gr. di idrati di carbonio 4 e un gr. di alcool 7 calorie. Lo zucchero, composto esclusivamente di idrocarburi, è l'alimento dinamico per eccellenza ed infatti sviluppa 387 calorie (60 in più della farina di grano) ma non può servire da solo alla dieta umana, privo come è di sostanze grasse ed albumina, mentre la frutta — sia fresca che secca, sia in conserva, ecc. — che è pure un alimento zuccherino, contiene, ripetiamo, tutto quanto occorre ad una sana ed equilibrante nutrizione.

L'ergografo, lo strumento che registra la forza muscolare, indica i risultati che ottiene il nostro organismo dall'ingerimento delle diverse specie di frutta fresche o secche e loro derivati e dimostra come gli effetti ne siano duraturi e non effimeri e fugaci, come quelli dell'alcool.

La frutticoltura in Italia.

Come ebbe a dire recentemente Luigi Brizi, nel *Giornale di Agricoltura della Domenica*, la frutta è un alimento di primissimo ordine e forma una parte preponderante nella dieta del nostro popolo, a giusto titolo, aggiungeremo, lodato per la sua frugalità, e diremo inoltre che dobbiamo far di tutto affinchè questa buona abitudine, scientificamente igienica, si generalizzi nelle altre classi e non ne sia soltanto un di più o un lusso.

Già da qualche anno, è d'uopo riconoscerlo, venne svolta in paese una efficace propaganda, che in molte regioni dette soddisfacenti risultati, tanto da far raggiungere alla nostra produzione cifre assai rilevanti. Dalla recentissima pubblicazione del Ministero di Agricoltura, Ufficio di statistica agraria, rileviamo, dai prospettini riassuntivi, la seguente media ottennale (1909-1916):

mele, pere, cotogne e melagrane	Q.li	2.736.000
frutta polpose	»	1.389.000
mandorle, noci e nocciuole	»	2.089.000
fichi e prugne secche	»	848.000
castagne	»	6.169.000
Totale	Q.li	13.231.000

In queste cifre non sono compresi i poponi e i cocomeri (1.700.000 Q.li) classificati negli ortaggi di grande cultura; l'uva e gli agrumi (media ottennale 1909-16, rispettivamente Q.li 64.098.000 e 7.934.000). Non abbiamo a disposizione dati attendibili sulla produzione delle altre qualità di frutta fresca o seccata, nè di quelle boschive e nemeno sulle frutta in conserva, marmellate, succhi, sciroppi, ecc.; sappiamo però che prima della guerra si esportarono 535 mila quintali di frutta secca — nei quali l'uva da tavola secca entra per soli 40 a 50 mila quintali — per un valore complessivo calcolato in 57 milioni e mezzo di nostre lire in cifra rotonda. Da questi dati si vede quanto sia ragguardevole la produzione delle frutta e si deve pur riconoscere che si è fatto un discreto cammino nella preparazione dei derivati, per i quali sorsero in diverse provincie società e stabilimenti piccoli e grandi, che posero in commercio prodotti generalmente assai ben preparati e confezionati.

Malgrado però queste premesse, bisogna confessare che la nostra frutticultura è ben lungi dall'occupare il posto che dovrebbe spettarle in un paese eminentemente agricolo come il nostro: in una parola, si dovrebbe e si potrebbe ottenere moltissimo di più di quanto si ottiene, e senza tema di esagerare, raddoppiare la produzione.

Ragioni che ostacolano il progredire della frutticoltura.

Le cause che ostacolano lo sviluppo di questa produzione sono multiple e di indole assai diversa; si possono però raggruppare in ordine a 3 principali categorie: culturali, economiche, commerciali ed industriali.

Per le culturali, accennando alle più importanti: scarsità di nuove e buone varietà adatte alle condizioni fisico-geografiche

delle diverse regioni; manchevolezze nella tecnica culturale; deficienza nella cura delle malattie crittogamiche e parassitarie.

Per quelle economiche: difetto di capitali, indispensabili alla creazione di vasti frutteti razionali (di scarso reddito nei primi anni); condizioni finanziarie degli agricoltori, che li costringono a dedicarsi a culture più sicure, e più redditizie o per lo meno di immediato rendimento.

Per quelle commerciali ed industriali: deficiente viabilità; difficoltà di trasporti ferroviari e marittimi; mancanza quasi assoluta di organizzazione commerciale per la vendita e per affrontare la concorrenza sui mercati esteri; manchevolezze nei metodi di stagionatura, essiccamento, conservazione, preparazione dei derivati e dell'imballaggio.

Diremo subito, per quanto riguarda la varietà e la scelta di buoni tipi di frutta, la loro selezione e adattabilità alle diverse regioni e alle diverse zone di esse, che un buon passo è stato fatto, mercè l'opera dell'ex ministro Raineri, con la nomina nel maggio decorso, della Commissione pro-frutticultura e la progettata istituzione dei vivai che dovranno funzionare anche quali stazioni di studio e di esperimento.

Per tutto il rimanente abbiamo una quantità di lacune da colmare, di prevenzioni da sfatare, di empirismo da debellare, di egocentrismo da abbattere.

Il frutteto, generalmente, è trascurato e troppo spesso considerato come una parte accessoria se non un di più dell'azienda, lesinando alle piante lo spazio e le concimazioni, potandole preadamiticamente, lasciandole sviluppare a casaccio, costringendole ad una irrazionale cultura promiscua — piantando peschi là dove sarebbe più indicato il ciliegio o l'albicocco — senza preoccuparsi della scelta delle varietà, della provenienza, dell'epoca della loro maturazione, e così di seguito.

Si trascura, un po' dappertutto, la raccolta di molti frutti selvatici (ribes, lamponi, fragole, more, mirtilli, ginepri, corbezzoli, ecc., ecc.), dai quali è risaputo, si possono ottenere con poco lavoro e spesa minima, eccellenti prodotti di grande richiesta e facile smercio.

Non si tiene nel debito conto che certe qualità di frutto scadenti o difettose si potrebbero benissimo utilizzare, seccandole, non fosse altro per il più corrente consumo nazionale.

Non si cura a dovere nè la raccolta nè la conservazione: non abbiamo neppure il simulacro di una vera organizzazione per la vendita in casa e fuori, dando luogo così ad una disastrosa concorrenza fra produttore e produttore, fra regione e regione, a tutto vantaggio degli accaparratori poco scrupolosi, dei così detti negozianti all'ingrosso e dei bagarini.

Esempi da imitare.

Cade in acconcio ricordare, in merito a questa mancanza di organizzazione commerciale, a ciò serva di stimolo ai frutticultori, quanto è stato fatto per il commercio e la esportazione dei nostri *agrumi*, in verità assai bene congegnato, condotto con sagace previdenza, e largamente ricompensato dagli ottimi risultati finanziari.

Ciò che si è fatto per gli agrumi, la di cui cultura richiede speciali condizioni climatiche e idrologiche, lo si deve tanto più poter fare per la frutta, per la quale non sussistono quelle restrizioni, per la quale non v'è regione d'Italia, al Nord od al Sud, in pianura o collina e sino alle pendici delle nostre montagne, ove non si possa trovare la qualità adatta ad una ottima o discreta coltivazione.

Se diamo uno sguardo fuori d'Italia, vediamo che la frutticultura, ha preso colà, da oltre un quarto di secolo ben altro sviluppo che non da noi, richiamando la vigile cura dei governi e determinando la nascita di numerose associazioni. Persino in certi paesi che non sono certo alla testa delle nazioni, come in Crimea, sulle rive del Mar Nero, v'è tutta una vasta regione chiamata «Giardino degli Alberi» che può dare motivo di insegnamento e riflessione a parecchi paesi occidentali.

Ad Amherst, nel Massachusetts, si studiano da 20 anni, nell'Istituto sperimentale, le concimazioni più adatte agli alberi da frutto.

La produzione delle frutta costituisce uno dei maggiori redditi per la California, e vi ha assunto ormai una forma perfetta di industrializzazione.

I prodotti, di aspetto magnifico per grossezza e colore non che di sapore squisito, conservati e spediti in scatole di metallo, come quelli secchi e le marmellate e le con-

serve, ecc., corrono ormai vittoriosamente i mercati mondiali, destando la più giustificata ammirazione per la qualità e per il confezionamento.

Questo incontrastabile successo è dovuto ad una sapiente organizzazione dei frutticultori, favorita e sorvegliata dai poteri pubblici.

Basterà accennare, a convincersene, della esistenza di associazioni con un capitale di un milione di dollari (5 milioni di franchi, oro!) fra i soli produttori di pesche. (*Bollettino mensile delle istituzioni economiche,* Istituto Internazionale d'Agricoltura, Roma, settembre 1917).

Il Dipartimento dell'Agricoltura dell'Ontario, provincia del Canadà, che si occupa semplicemente di organizzare, registrare e ispezionare la costituzione e la esistenza su basi razionali, di associazioni di produttori capaci di bastare a se stessi e di prendere il posto loro spettante nel campo del commercio agrario (*Bollettino* suddetto, ottobre 1917), ha promosso il sorgere di settanta società tra i produttori di frutta «... di cui 46 vendono le frutta raccolte dai propri membri: delle altre, 6 acquistano le materie necessarie per combattere le malattie delle piante e 18 hanno funzioni puramente istruttive. Questa provincia dà presentemente circa 3 milioni di barili di mele, di cui 250 mila, ossia l'8 %, sono venduti da cooperative di produttori. Gran parte delle frutta di cui dispongono simili associazioni viene spedita nell'ovest del Canadà e venduta direttamente a organizzazioni agrarie. Il resto è ceduto a commercianti o esportato, e solo una quantità minima è venduta ai consumatori. La sezione per la cultura delle frutta per la provincia, diffonde le nozioni all'uopo necessarie principalmente mediante questi organismi. Siffatta sezione ha contribuito in modo precipuo a costituire la «Ontario Cooperative Fruit Association», comprendente 17 società locali, che vendono le frutta per mezzo di un solo e medesimo agente.»

La produzione e la vendita cooperativa dell'uva secca in California, ha acquistato da una trentina d'anni una importanza sempre maggiore: oggi la coltivazione dell'uva destinata ad essere venduta allo stato secco, occupa circa 61 mila ettari di terreno. Per togliere di mezzo uno stato di cose sfavorevole ai produttori ed evitare la concorrenza tra le diverse società che erano sorte e che si occupavano di imballare e vendere il prodotto, i produttori stessi si organizzarono, costituendo nel 1912 la «California Associated Raisin C.°». Dopo 3 anni e cioè nel 1915, essa controllava il 90 % della superficie totale destinata in California alla produzione dell'uva secca: il numero dei soci era di 3659 e dal 1° aprile 1913 al 1° aprile 1916, la società vendè e spedì 255.233 tonnellate di uva secca, con un guadagno netto, pagate tutte le spese di lavorazione, imballaggio e vendita, di circa 5 milioni di dollari. Essa possiede (*Bollettino* suddetto, I. I. di A., pag. 17) «... magazzini e vasti locali per l'imballaggio dell'uva e la sua marca «Sun-Maid» è apprezzata sul mercato. I prezzi del prodotto in parola hanno acquistato una stabilità non mai prima di allora raggiunta; la speculazione, può dirsi, essere stata eliminata del tutto, mentre, al tempo stesso, è aumentato il valore dei vigneti della specie di cui si tratta».

Conclusione.

Da quanto abbiamo esposto ci sembra risulti evidente, che il problema della frutticultura dovrebbe assurgere all'importanza di un alto quesito economico, meritevole di speciale interessamento per un paese come il nostro, se vuole trarre il dovuto profitto dalle proprie risorse naturali e se vuole prepararsi con intenti pratici e moderni alla vita sociale del dopo guerra.

Occorre quindi che lo Stato, bene inteso senza sostituirsi alla iniziativa privata della nazione e tanto meno senza assumere nè la direzione nè la esecuzione, ma limitandosi a favorire e promuovere lo sviluppo e l'incremento della Pomona italiana, provveda sin d'ora ad integrare la sua alta funzione statale, con le provvidenze che stimerà necessarie.

Converrà tra altro, che il Governo renda fattiva l'opera delle istituzioni già esistenti e che per la loro natura possono coadiuvare all'incremento suddetto, ed a quelle create appunto a tale scopo (come la commissione pro-frutticultura dell'ex Ministro Raineri);

che dia vita all'Istituto nazionale di biologia vegetale e sperimentale, validamente patrocinato nel 1915 dalla «A. O. P. I.» (Associazione Orticola Professionale Italiana) con stazioni nella zona di pianura ed alpestre, dirette da competenze specializzate;

che faciliti una speciale concessione di credito ai frutticultori ed all'industria e commercio, derivanti dalla loro produzione;

che promuova la costituzione di associazioni, sia per la utilizzazione delle frutta che per il loro smercio;

che renda facili le comunicazioni ed economici i trasporti;

che favorisca l'impiego dei terreni erariali e di quelli incolti od abbandonati, purchè ne sia consigliabile la loro destinazione alla frutticultura; che svolga in paese una vasta opera di propaganda tecnico-economica e fisiologica, sia parlata che scritta ed illustrata e possibilmente cinematografica;

che tenga presente i desiderata espressi dalla classe interessata e dai competenti che ne furono i portavoce, nella stipulazione dei nuovi trattati commerciali (doganali);

ed infine, che non gravi in misura esorbitante la mano del fisco su questo cespite di ricchezza nazionale, sino a che agricoltori e società, non abbiano carne e muscoli da sopportarlo senza rimanerne soffocati.

Non è un programma, che abbiamo inteso prospettare, ma soltanto delle idee, che cerchiamo seminare, nella fiduciosa speranza che esse vengano accolte e concretate organicamente dallo Stato.

PAOLO STACCHINI.

IL PROGRAMMA AVIATORIO AMERICANO

Tutto quanto da parecchi mesi a questa parte si viene scrivendo attorno al programma aviatorio americano dà ampia materia alle fantasticherie. Così già molti vedono immense flotte americane di migliaia di aeroplani incrociare sopra la Germania e bombardarne i punti vitali.

Certamente tali spedizioni avverranno, ma avverte T. F. Farman, anche ammettendo che gli Stati Uniti riescano a costruire, come lo sperano, 22.000 aeroplani per la fine di giugno 1918 e che abbiano altresì i relativi piloti, non potranno mai mettere contemporaneamente in servizio un tal numero di apparecchi.

La durata media della vita di un aeroplano militare in servizio attivo non oltrepassa i 4 mesi: quindi, per mantenere una flotta di 22.000 macchine, occorrerebbe una fabbricazione annuale di 66.000 macchine.

Il giudizio di T. F. Farman viene confermato dalla parola di un autentico americano, W. Warren, il ben noto architetto cui gli italiani debbono particolare affetto per la propaganda instancabile condotta, in Francia e in America, a favore del nostro paese, fin dagli inizi della guerra.

Le notizie diffuse dai giornali, dice Whitney Warren, circa il numero di apparecchi che l'America getterebbe tra breve nel conflitto sono fantastiche e tendono ad addormentare la pubblica opinione. Esse proclamano che in virtù dell'aiuto americano le forze aeree dell'Intesa, avranno sommerso prima dell'estate l'aviazione tedesca. La verità è che a tale epoca, mentre l'America non avrà ancora fornito un solo aeroplano, la flotta aerea tedesca sarà di un terzo superiore a quella francese.

E qui Whitney Warren fa seguire la lettera indirizzatagli l'11 luglio 1917 da un Capo francese di cui non rileva il nome.

« I Tedeschi, è detto in essa, avranno ben presto in Francia 3000 apparecchi. I più perfezionati di tali apparecchi hanno una velocità di 200 km. all'ora. Da parte nostra il progresso è stato enorme dal principio della guerra: noi abbiamo ora un numero di apparecchi da 15 a 20 volte maggiore, e la velocità dei nostri più rapidi supera i 200 km. Gli inglesi hanno realizzato progressi analoghi.

« Tuttociò rappresenta uno sforzo industriale considerevole. Pensate che la flotta aerea dev'essere intieramente rinnovata ogni 4 mesi e che abbisognano da 6 a 9 mesi per approntare un tipo nuovo d'apparecchio.

« È necessario dunque far presto se si vogliono ottener rapidamente grandi risultati. Attrezzatevi come se la guerra dovesse durare 10 anni; affrettatevi come se essa dovesse finire fra sei mesi.

« La difficoltà maggiore è quella di avviarsi. Avviarsi significa innanzi tutto e soprattutto montare in grande la fabbricazione dei motori. È necessario che voi ne produciate 20 o 30 mila, e ciò può ottenersi soltanto con i vostri mezzi. Contentatevi, per far presto, di due o tre modelli, tra i migliori. I Tedeschi non hanno che due tipi di motori: il Benz e il Mercedes e ciò contribuisce certamente a facilitare la loro produzione. Non è necessario averne di più. Pochi tipi di motori, ma di ciascun tipo una fabbricazione enorme e perfetta ».

Da quanto precede ed altresì da quanto Whitney Warren fa seguire a commento nell'articolo della *Revue Hebdomadaire*, risulta chiaro, anche per il nostro paese, l'ammonimento di non cullarsi nella speranza vana di invincibili e interminabili « armade » celesti. Occorre non rallentare lo sforzo, occorre produrre sempre più e sempre meglio perchè le ali d'Italia risultino vittoriose nella lotta cruenta di oggi e nella lotta incruenta di domani.

STAZIONI TERMALI E REQUISIZIONI MILITARI

La Nievole, un giornale che difende ed illustra con garbo gli interessi della stazione termale di Montecatini, ha svolto, mediante una lettera aperta al prefetto di Lucca, alcune considerazioni che non ci sembrano prive di interesse e della cui ragionevolezza si deve convenire.

Lo scrittore si è preoccupato, con tatto, della necessità di evitare, nello svolgimento della sua tesi, ogni conflitto con ragioni evidenti nell'ambito delle supreme esigenze dell' Esercito. Ed ha fatto bene.

Ma se queste ultime costituiscono per sè stesse argomento a priori preponderante, è pur giusto che qualche posto abbiano, nella considerazione dei competenti poteri, le altre che si riferiscono a tutto un ordine ragguardevole di interessi economici, quali sono quelli di una stazione di cura dove la speculazione si coonesta all'esercizio di una provvidenza umanitaria.

A Montecatini, come altrove, l' autorità sanitaria militare ha fatto una larga, anzi larghissima requisizione di stabili al fine di assicurare una conveniente ospitalità ai militari feriti o ammalati.

Si è preveduta la utilizzazione di migliaia di letti, e si è ricorso ad alberghi piccoli e grandi con la conseguenza probabile della *soppressione della prossima stagione balneare*, e del vasto movimento economico che essa determina, nonchè delle svariate forme di attività singola che da esse traggono alimento.

È intuitivo che Montecatini, come ogni altro paese italiano, debba considerare primo nell'ordine dei doveri quello di contribuire, con ogni mezzo, alle provvidenze che l'assistenza sanitaria militare reclama, esigenze vastissime e più di altre urgenti, ed è naturale che l'autorità sanitaria militare preferisca i luoghi che, come Montecatini, dispongono di organismi adatti alle più sollecite utilizzazioni.

L'Amministrazione sanitaria militare difficilmente potrebbe, infatti, risolvere il problema spedaliero su ampia scala, come le avviene di fare nei luoghi di cura e di soggiorno, organizzati per la funzione di una vasta ospitalità.

Alla stregua delle convenienze tecniche dell'Amministrazione stessa, è quindi logico che essa provveda come infatti provvede: vale a dire coi mezzi che più rapidamente la conducono allo scopo.

Ma è lecito osservare che il completo assorbimento dei mezzi funzionali delle stazioni di cura, quali sono gli alberghi, determina nei riguardi economici generali conseguenze ben diversamente onerose di quel che non avvenga per l' impiego di un qualsiasi altro mezzo: ad esempio la utilizzazione di ville o di palazzi privati di cui, a quanto sappiamo, ha dovizia la terra di Toscana.

La requisizione degli stabili per uso militare impone l' onere di indennità da determinarsi alla stregua di speciali disposizioni con riferimento ad elementi che sono comuni agli alberghi così come alle ville o palazzi privati, ma che, per i primi, si risolvono in entità più elevate. Infatti generalmente gli imponibili sui fabbricati e il valore globale dell'arredo, di cui si deve tener conto all'effetto dell' indennità, sono incomparabilmente più elevati per gli alberghi moderni che per gli edifici destinati ad abitazione privata. Senza dire che, per l'apprezzamento del danno conseguente e delle relative indennità, non può stabilirsi un identico criterio appartenendo ai primi una funzione di reddito affatto speciale.

L'Amministrazione dello Stato assume quindi un aggravio notevolmente più alto quando preferisce, per la requisizione, un albergo ad una villa destinata generalmente ad un breve soggiorno estivo dei proprietari.

Ma vi ha di più. La paralisi dell'economia generale di un centro importante di cura, come può dirsi sia Montecatini, importa la sospensione di una complessa attività produttiva, suscettibile di ingenti contribuzioni a favore dell'erario dello Stato e del Comune; pel Comune, anzi, può condurre ad una irreparabile limitazione degli ordinari cespiti di entrata e però ad un profondo turbamento della finanza.

La conseguenza del danno emergente e del lucro cessante non si limita quindi praticamente agli stabili requisiti: si estende a tutta una serie di elementi integrativi che non dovrebbero trascurarsi, e la somma dei quali conduce alla dimostrazione di un aggravio economico di cui la finanza pubblica porta necessariamente una cospicua parte di peso.

Non si vuol dedurre da ciò che i luoghi di cura debbano godere di un privilegio assoluto; sembra bensì giusto che il procedimento di requisizione degli stabili si limiti in essi in modo da non comprometterne la vitalità economica, tanto più utile in quanto atta ad escludere, nella tradizione della funzione industriale, la soluzione di continuità che è a considerarsi gravemente pregiudizievole nei riflessi del loro avvenire.

Ecco perchè ci sembra legittimo l'appello che *La Nievole* ha, con lodevole misura di espressione, rivolto al Prefetto di Lucca, appello al quale si associeranno *toto corde* tutti coloro che, considerando i valori produttivi dei luoghi di cura come si conviene, e cioè al disopra del tornaconto degli affittacamere, desiderano sia conservata la loro efficienza all' economia finanziaria ed igienica nazionale.

A. M. REBUCCI.

BIBLIOTECHINE TURISTICHE NEGLI ALBERGHI

La propaganda turistica ha fatto notevoli progressi e ha dato ottimi frutti, in questi ultimi tempi; ne è indice eloquente il rapido sviluppo dei Touring Clubs nazionali che vedono ogni giorno aumentare il numero dei propri soci, ai quali essi distribuiscono riviste, carte geografiche, guide, pubblicazioni speciali che sono efficaci mezzi di educazione turistica.

La guerra, che pure, con la mole schiacciante delle sue esigenze, delle sue responsabilità e delle sue restrizioni, ha arrestato il movimento turistico, ha, sotto un certo aspetto, contribuito allo sviluppo dell'educazione turistica che è così potente fattrice di progresso e di civiltà, sia col traffico continuo da una regione all'altra di coloro che, per obblighi militari o impegni civili, prendono parte al conflitto, sia con la enorme diffusione di carte geografiche, topografiche, planimetriche anche tra gente che prima non vi avrebbe saputo leggere una indicazione, sia con le pubblicazioni della stampa quotidiana e periodica, illustranti i vari teatri della lotta tremenda.

Quante volte ci è occorso di vedere, per esempio, individui quasi analfabeti consultare le cartine, riprodotte da un giornale, di una zona teatro di operazioni, per rendersi meglio conto del luogo dove sono a combattere i loro cari, e stare lì a discutere sulle distanze da luogo a luogo, tentare di calcolare le altimetrie, sforzarsi di arrivare a leggere su quei piani schematici, ricorrendo all'aiuto e alle spiegazioni degli esperti!

Col progresso della cultura turistica presso tutte le classi, si son venuti trasformando anche i gusti, i desideri e le aspirazioni dei turisti. Con la facilità delle comunicazioni che hanno reso possibile a molti, e non ai soli ricchissimi e studiosi, il viaggiare, con l'incremento che presso tutte le nazioni ha preso e va prendendo lo *sport*, sia come fine a sè stesso, sia come misura di igiene e di cura fisica, con il popolarizzarsi dei mezzi celeri di trasporto come l'automobilismo, è raro trovare il viaggiatore che visiti le nostre principali città al solo scopo — come avveniva un tempo — di chiudersi nelle gallerie o nei musei, di visitare soltanto le chiese e le pinacoteche o i ruderi e le vestigia di monumenti romani o medioevali. Anzi dirò di più: questa categoria di viaggiatori va sempre più assottigliandosi. Oggi è più frequente il visitatore che vuol conoscere la vita che si conduce nelle nostre città, vuole assistere alle nostre giornate di manifestazioni sportive, vuol conoscere le bellezze caratteristiche dei nostri paesi, dei nostri piccoli centri, delle nostre campagne. Quante volte ci è accaduto di sentir decantare dai nostri ospiti le attrattive di talune località e descrivere, fin nei più minuti particolari, i panorami che noi stessi, di casa, mai abbiamo veduto!

Di fronte a queste due constatazioni, che l'animo nostro segue con simpatia e interessamento, una spiacevole mi è occorso più volte di fare: la difficoltà che incontrano quasi sempre i nostri ospiti nel procurarsi, sul luogo, le informazioni indispensabili per le loro gite ed escursioni. Essi sono costretti, per lo più, a rivolgersi ai portieri di albergo — svizzeri la maggior parte — i quali mal si arrabattono su orari ferroviari, spesso vecchi, o su anonime guide fornite loro da ciceroni o corrieri, e finiscono quasi sempre per improvvisare indicazioni, distanze e itinerari di percorsi stradali, orari e coincidenze che spesso traggono a veri disastri i poveri turisti. Nè miglior prova fanno, in generale, i cosidetti uffici di informazioni, amalgamati con le agenzie di viaggio, mai sufficientemente dotati di materiale e di pubblicazioni adatte e aggiornate per consultazione, e spesso affidati ad impiegati — quasi mai conoscitori delle località della regione

e spesso stranieri — inadatti alle funzioni loro commesse, tanto che il turista, oramai conscio di tali deficienze, non conta che sulla sua piccola biblioteca tascabile, tratta dalla propria collezione privata, e sulle informazioni che le importanti società turistiche o sportive, alle quali raramente si rivolge, sono in grado di fornirgli.

A colmare tale lacuna, da tempo io ho accarezzato, con insistenza, una idea che, nella sua semplicità, credo possa dare, se tradotta in pratica, buon frutto: la istituzione, cioè, di piccole biblioteche turistiche negli alberghi, fornite delle carte e guide dettagliate della regione in cui l'albergo si trova e delle indispensabili pubblicazioni generali che riflettono le comunicazioni con la regione finitima. La realizzazione di questo progetto si presenta di una facilità straordinaria e di una spesa assolutamente irrilevante. L'essenziale è la scelta del materiale delle pubblicazioni per le varie località, lo stabilire un accordo, con le varie associazioni o enti che possano fornire, a condizioni di favore, le pubblicazioni medesime, e l'affidare l'iniziativa a un organismo che sia in grado di provvedere, e dia affidamento di pratiche e competenti direttive nell'attuazione. Non potrebbe il Touring Club prendere a sè tale iniziativa acquistando nuova benemerenza?

Il primo passo da fare, secondo me, sarebbe lo studiare e l'adottare un tipo unico di biblioteca turistica, adattabile per tutti gli alberghi, salvo, ben inteso, i completamenti necessari da luogo a luogo, e contenente le pubblicazioni generali sull'Italia, indispensabili per qualunque biblioteca turistica. Esso conterrebbe — ad esempio — la Guida d'Italia del Touring, l'Orario delle ferrovie, le due Carte automobilistiche d'Italia, i tre volumetti delle Vie di grande comunicazione, l'Annuario del T. C. I., la Guida del viaggiatore in Italia contenente l'elenco degli alberghi, ecc. Eventualmente, potrebbe adottarsi addirittura un tipo anche di mobile pratico, semplice, elegante ed economico per la custodia delle pubblicazioni, e stabilire un prezzo base per questa prima indispensabile raccolta per tutti. Sappiamo in pratica che spesso conviene evitare ad industriali, assorbiti da svariate occupazioni, la cura dei dettagli, e nel caso nostro agli albergatori togliere la fatica di scegliere e decidere la composizione della biblioteca per la propria casa, poichè essi preferiranno, con il pagamento di una somma, senza tanti grattacapi, ricevere bello e pronto il mobile con tutte le pubblicazioni indispensabili.

È intuitivo, d'altra parte, che il corredo di pubblicazioni e il genere della raccolta debba variare da luogo a luogo. Nei grandi centri occorreranno la guida della città, quella della provincia, la monografia regionale, la pianta di insieme automobilistica, le guide delle vie di grande comunicazione e la raccolta delle varie monografie illustranti le località più interessanti della provincia, oltre le carte di dettaglio delle varie località che possono essere visitate entro il tempo massimo di uno a tre giorni nei dintorni. Oltre a ciò le pubblicazioni ufficiali (orari, ecc.) dei vari servizi pubblici di comunicazione (ferroviari, tramviari e automobilistici). Al contrario in un piccolo centro, ad esempio, di montagna, la biblioteca assumerà una ben diversa fisionomia. In essa troveremo la monografia della regione e le indicazioni dei servizi che ricollegano la stazione ai grandi centri più prossimi, ma principalmente troveremo le pubblicazioni speciali e dettagliate (edite per lo più da società alpinistiche o sportive) di tutte le diverse gite effettuabili nei dintorni, con ricca copia di carte geografiche, sia di insieme che di dettaglio, sia quelle del Touring al 500 mila e al 250 mila, sia quelle dell'Istituto Geografico Militare al 500 mila e al 100 mila, sia quelle speciali a scala più grande, cioè le levate di campagna al 50 e 25 mila.

***

Per corrispondere a tali e tante svariate esigenze io ho pensato che molto utile potrebbe riuscire anche in ciò la collaborazione e l'aiuto dei vari enti cointeressati, editori delle varie pubblicazioni che possono servire allo scopo. Il Touring non ha bisogno davvero di suggerimenti; ma io penso che basterebbe che esso, facendo presente la iniziativa, chiedesse ai vari enti, la cui collaborazione può riuscire utile, l'elenco delle pubblicazioni che essi sarebbero disposti a cedere per tale scopo con l'indicazione del prezzo eccezionale di vendita. Così, ad esempio, si potrebbe rivolgere al Club Alpino Italiano, alla Società Italiana Albergatori, potrebbe stabilire degli accordi con le Ferrovie dello Stato e con le principali Com-

pagnie ferroviarie, di navigazione, automobiliste e tramviarie, senza escludere, fra queste, le straniere a noi finitime. Si potrebbe così compilare un catalogo per uso esclusivo delle biblioteche turistiche per gli alberghi, lasciando agli albergatori la scelta per la ordinazione delle pubblicazioni. Naturalmente il Touring aiuterebbe il compito lasciato agli albergatori con suggerimenti e consigli (1).

A fianco a questa libertà nella scelta e nella compilazione delle proprie bibliotechine turistiche potrebbe essere lasciata anche una certa libertà nella scelta del mobile. Venendo così ai minuti dettagli di esecuzione, accennerò che la esperienza, ad esempio, mi ha suggerito persino una economia, occorrendo, nella adozione del mobile.

Quasi tutti gli alberghi hanno inutilizzata, e spesso cacciata nei fondi di magazzino,

---

(1) Per venire ad esempi pratici, ecco quello che potrebbero contenere press'a poco, le bibliotechine turistiche di un albergo di Roma e di un albergo di Courmayeur:

ROMA.

TOURING CLUB ITALIANO:

- Annuario generale;
- Annuario dell'automobilismo;
- Guida delle strade di grande comunicazione;
- Guide stradali regionali: volumi Lazio e Umbria;
- Profili e planimetrie di strade montane: 9-10, strada Siena-Radicofani-Viterbo; 11, Viterbo-Roma per Ronciglione; 12, Roma-Rieti; 13, Rieti-Aquila; 21-22, Terni-Civita Castellana-Roma; 23, Roma Valmontone-Frosinone; 24-25-26, Frosinone-Ceprano-Capua; 53, Popoli-Forca Caruso-Avezzano; 54, Avezzano-Colli di Monte Bove-Arsoli; 55, Arsoli-Tivoli-Roma; 56, Spoleto-Forca di Cerro-Norcia; 57, Norcia-Forca Canepine-Ascoli Piceno;
- Guide ferroviarie illustrate (edizione Ferrovie dello Stato e T. C. I.): Lazio, 2 volumi; Umbria; Abruzzo;
- Guidine turistiche: linea 150, Spezia-Pisa-Cecina-Grosseto-Civitavecchia-Roma; 200, Roma-Frosinone-Cassino-Capua-Napoli; 201, Roma-Velletri-Terracina-Capua; 202, Velletri-Valmontone;
- Carta automobilistica (scala 1:650.000);
- Carta corografica al 500 mila: Italia Centrale;
- Carta d'Italia al 250 mila: Gruppo regionale Lazio, fogli Perugia, Civitavecchia, Roma, Chieti, Frosinone, Napoli;
- Descrizioni relative alle Segnalazioni in montagna.

ISTITUTO GEOGRAFICO MILITARE:

- Carta corografica al 500 mila: f. 18 - Roma;
- Carta topografica del Regno al 100 mila: fogli 135, Orbetello; 136, Toscanella; 137, Viterbo; 138, Terni; 139, Aquila; 142, Civitavecchia; 143, Bracciano; 144, Palombara; 145, Avezzano; 149, Cerveteri; 150, Roma; 151, Alatri; 158, Cori; 159, Frosinone; 170, Terracina;
- Tutte le Levate di campagna al 25 e al 50 mila in cui ognuno dei fogli al 100 mila suddetti è suddiviso.

ASSOCIAZIONE MOVIMENTO FORESTIERI:

- Piccola guida di Roma; Quindici giorni nei dintorni di Roma; Stazioni termali, climatiche e marittime d'Italia; Monti, laghi e marine del Lazio; Le acque salutari d'Italia; Piccola guida di Spoleto e dintorni; Palestina; Ostia; Le terme di Caracalla; Guida ufficiale degli alberghi e pensioni d'Italia; Dove si può andare in villeggiatura.

SOCIETÀ ITALIANA ALBERGATORI:

- Guida del viaggiatore in Italia.

BAEDEKER: Italia Centrale e Roma.

MEYERS REISEBÜCHER: Rom und die Campagna, von Gsell Fels.

MURRAY'S GUIDE: Handbook for Rome and the Campagna, ed. by Norwood Young; Handbook of Rome and its environs.

ABBATE: Guida della Provincia di Roma.

ANGELI: Roma, 2 volumi.

BARACCONI: Rioni di Roma.

BERTAUX: Rome.

BIANCHI: Roma.

BORSARI: Topografia di Roma antica.

BOURGET: Sensations d'Italie.

CALZA: Roma moderna.

CRAWFORD: Ave Roma immortalis.

GNOLI: Ave Roma.

GREGOROVIUS: Storia di Roma; Le tombe dei Papi.

HELBIG WOLFANG: Guide dans les Musées d'Archéologie classique de Roma.

HÜLSEN CH.: Il Foro Romano.

LAFENESTRE ET RICHTENBERGER: Rome.

LEONI E STADERINI: Sull'Appia antica.

LOESCHER: Guida di Roma.

KLACZKO: Rome and the Renaissance.

MARUCCHI: Eléments d'archéologie chrétienne: 1) Notions générales; 2) Itinéraire des catacombes; 3) Basiliques et églises de Rome.

PALEOLOGUE M.: Rome.

PIGORINI: Il Museo Nazionale preistorico ed etnografico di Roma.

SCAGLIA: La promenade archéologique.

STHENDHAL: Roma; Promenades dans Rome.

STETTINER: Roma.

VISCONTI E LANCIANI: Guida del Palatino.

DINTORNI DI ROMA.

BARCELLINI: Etruria meridionale; Monti del Cimino.

BERTI TITO: Dizionario dei Comuni della Provincia di Roma; Itinerario della Provincia di Roma.

BONAMORE: Guida ai Monasteri Sublacensi.

CERVESATO: La Campagna Romana; Latina Tellus.

CIUFFA: La città di Labico.

COLASANTI: L'Aniene.

COLTELLACCI: Album ricordo dei monumenti Prenestini.

CRAWFORD: Saracinesca, Sant'Ilario, et Roman Singer, ecc.

DASTI: Notizie storiche, archeologiche di Tarquinia e Corneto.

DEL RE: Tivoli e i suoi monumenti antichi e moderni.

FIORDISPINI: Manziana e i suoi dintorni.

FLERES: La Campagna Romana.

GORI: Viaggio pittorico antiquario da Roma a Tivoli, a Subiaco, sino alla Grotta di Collepardo.

GUATTANI: Monumenti Sabini.

LOMBARDI: Anzio antico e moderno.

MANTOVANI: Descrizione geologica della campagna romana.

MARUCCHI: Guida archeologica dell'antica Preneste.

NIBBY: Descrizione della Villa Adriana; Guida di Roma e suoi dintorni.

NICOLOSI: Montagne maremmane; Litorale maremmano.

NOACK F.: Die Römische Campagna.

OCCHINI: Valle Tiberina.

PINZI: Viterbo.

RAGGI: I Colli Albani e Tusculani.

RIBUSTINI: Guida illustrata dell'alta valle del Tevere.

ROSSI: Tivoli; Terracina.

SENI: La Villa d'Este in Tivoli.

SILVESTRELLI GIULIO: Città, castelli e terre della regione romana.

STANHOPE BAYLEY: The Campagna of Rome.

SUBERCASEAUX: Le Latium et la Campagne Romaine.

TOMASSETTI: Della Campagna romana nel medio evo.

VAGLIERI DANTE: Ostia.

VIOLA: Tivoli nel decennio della deviazione del fiume Aniene.

l'antica cassa della legna che serviva per alimentare i poetici caminetti, i quali hanno ceduto il posto ai moderni elementi dei riscaldamenti centrali a termosifone e simili; mobile per lo più composto di una cassa in basso per nascondere i pezzi di legna da ardere e nella parte superiore di una specie di *étagère* o scaffale. Riducendo con due semplici tramezzi la parte inferiore di tale cassa, ne viene fatta un bel mobilino, la cui parte superiore può contenere allineate guide, monografie ed orari e la parte inferiore periodici, riviste e cartelle con carte geografiche. Propongo per esperienza: ho fatto la prova io stesso, e l'ho trovata di una estrema praticità.

OPERE VARIE.

D'Annunzio Gabriele: Elegie Romane.

Gregorovius: Ricordi storici e pittorici d'Italia; Passeggiate per l'Italia.

Augustus Hare: Walk in Rome, Florence, days near Rome, etc.

Descrizioni e cataloghi di musei, ecc.

COURMAYEUR.

Touring Club Italiano:
- Annuario Generale, Annuario dell'Automobilismo e Annuario di Turismo e Sports invernali;
- Guida delle strade di grande comunicazione;
- Guida stradale regionale: Piemonte.
- Guida d'Italia: Piemonte, Lombardia e Canton Ticino, 2 volumi;
- Guide ferroviarie illustrate (edizione Ferrovie dello Stato e T. C. I.): Piemonte.
- Carta corografica al 500.000: Piemonte, Lombardia e laghi;
- Carta dei confini d'Italia; foglio 1 confine con la Francia e foglio 2 confine con la Svizzera;
- Carta d'Italia al 250.000: blocco Piemonte (fogli Aosta, Domodossola, Como, Susa, Torino, Milano, Nizza, Cuneo, Porto Maurizio, Genova).

Istituto Geografico Militare:
- Carta corografica al 500.000: foglio 7 - Torino-Milano.
- Carta topografica del Regno d'Italia al 100.000: foglio 27 Monte Bianco, foglio 28 Aosta.
- Levate di campagna al 50.000: foglio 27 III, M. Bianco; foglio 28 I, Gran S. Bernardo; foglio 28 II, Morgex;

Imfeld X. & Kurz L.: La Chaîne du Mont Blanc, 1:50.000.

Orari: Orario ufficiale delle Ferrovie dello Stato, Indicateur Suisse, Orario ferroviario della P. L. M. (Livrette Chaix), Orari dei servizi automobilistici, ecc.

Associazione Movimento Forestieri: Stazioni climatiche, termali e marittime d'Italia; Monti, laghi e marine; Le Acque salutari d'Italia.

Aubert E.: La Vallée d'Aoste.

Azeline: Carnet d'un touriste.

Baedeker: Italia Settentrionale; Sud Est della Francia, Svizzera.

Bérard: Antiquités de la vallée d'Aoste.

Berleps: Les Alpes.

Canzio, Mondini e Vigna: In Valpellina (Bollettino del C. A. I. - 1899 pag. 172).

Carducci: Poesie (Courmayeur, Esequie alla guida E. R. ecc.)

Casanova: Guida illustrata della Valle d'Aosta. Carte II, Valle superiore - IV edizione. Torino, Casanova 1899, L. 5.

Casella G.: Alpinisme.

Cerlogne: Poésies en patois.

Club Alpino Italiano: Bollettino e Rivista mensile; Segnalazioni in montagna (vedasi catalogo).
Bobba e Vaccarone: Le Valli d'Aosta, di Biella, della Sesia e dell'Ossola.

Coolidge: Les Alpes dans la nature et dans l'histoire.

Cora: Al M. Bianco.

Correvon-Vaccari: Flora alpina.

Cunningham C. D.: The Pioneers of the Alps.

Daudet: Tartarin sur les Alpes.

L'unica cosa che dovrà essere disciplinata, preventivamente e con un po' di circospezione, è il sistema di consultazione da parte dei clienti dell'albergo, ad evitare il pericolo che, asportandone i volumi o le carte, le biblioteche in poco tempo restino completamente spogliate. A ciò provvederà l'albergatore, a seconda delle disposizioni in uso nella propria casa; ma io penso che egli potrebbe molto semplicemente affidare la raccolta a un suo impiegato, o di direzione o di porteria, in modo che i volumi e le carte siano consultate sotto la responsabilità o sorveglianza dell'impiegato stesso, come già avviene per le guide cittadine, l'elenco telefonico ed altri volumi di consultazione che costituiscono la dotazione dell'albergo.

La mia idea, del resto, è tutt'altro che nuova. Esempi di biblioteche turistiche li troviamo presso le principali agenzie ferroviarie di Stato all'estero e principalmente di quegli Stati che sentirono l'importanza del fenomeno turistico, come le ferrovie federali svizzere, le austriache ed altre. In questi ultimi anni, anche in questo campo noi avevamo fatto un discreto progresso. Le agenzie delle ferrovie dello Stato italiano a Parigi, Londra e New York, a mano a mano, si son venute arricchendo di pubblicazioni, di carte, di fotografie illustrative del nostro paese a disposizione del pubblico che si recava a consultarle negli eleganti uffici di Waterloo Place, di Rue du 4 Septembre e di Fifth Avenue.

Nella raccolta del nostro ufficio di Londra, ad esempio, accanto alle varie Guide, alle pubblicazioni del Touring e del Club Alpino c'è un'abbondante raccolta di interessanti volumi sull'Italia, come i volumi del Maurel (*Paysages d'Italie — Petites Villes d'Italie*), le magnifiche opere del Faure (*Route des Dolomites, Aux lacs Italiens, Au Pays de S. Francois, Ombrie*), quasi tutti i romanzi del Bagot, la ricca collezione *Italia artistica*, delle monografie dell'Istituto Italiano di Arti Grafiche di Bergamo, oltre a volumi del Bumpus, Wallis, Douglas Sladen, Howells, Augustus Hare, John Ruskin, Marion Crawford, Shorthouse, Rickards, del Ricci, del Melani, del Cervesato, del Monaci, del Ferrero, del Benedetti ed altri.

Nulla di più facile e di più pratico, appunto perchè esiste già qualche buon esempio, dell'attuazione dell'idea che ho esposta. E mi sorride perciò la speranza di vedere sorgere presto, sotto il patrocinio autorevole e valido del Touring, le vagheggiate bibliotechine turistiche per gli alberghi, le quali daranno certo i risultati dati dalle altre numerose bibliotechine speciali istituite per speciali categorie di persone.

LUDOVICO SILENZI.

DAUZAT A.: Mers et montagnes d'Italie.
" Italie nouvelle.
DE MAISTRE XAVIER: Le Lépreux de la cité d'Aoste.
DE TILLIER: Historique de la Vallée d'Aoste.
DURIER: Le Mont Blanc.
FALSAN A.: Les Alpes françaises, 2 vol.
FERRAND HENRY: Le Mont Blanc d'aujourd'hui.
FERRARI A.: Nella catena del M. Bianco, un volume ill. e panorama, Torino, Cassone, 1912, L. 6.
FERRARI A.: Nella catena del M. Bianco (Annuario C. A. I. 1900 - 1901 - 1902 - 1903).
FERRERO FELICE: Val d'Aosta.
" " La perla delle Alpi.
FRUTAZ: La paroisse de Gignod.
" Le château de Châtillon et l'inventaire de son mobilièr au XVIe Siècle.
GIACOSA: Castello d'Issogne in Valle d'Aosta. Torino, un fascicolo in 4 con 18 tavole.
GIACOSA: Novelle e paesi Valdostani - Milano 1901, 2 Ed., un volume illustrato.
GLOVER: A description of the valley of Chamony in Savoy.
GUSSFELDT: Le Mont Blanc.
HENRY: Valpelline et sa vallée.
JACOB CHRISTILLIN J.: Légendes de la Vallée du Lys.
JAVELLE E.: Souvenirs d'un alpiniste.
JOANNE: Savoie.
" Suisse.
" Italie du Nord.
KURZ: Guide de la Châine du M. Blanc à l'usage des ascensionnistes. - Neuchâtel 1892, un volume en 32.
LIOY P.: Alpinismo.
LOSIO M.: St. Vincent e dintorni.
MAGNUS L.: Les Sports d'hiver.
MATHEUS CHARLES EDWARD: The annals of M. Blanc.
MONDINI, GUGLIELMINA E CANZIO: Il versante italiano del M. Bianco (Bollettino C. A. I. 1902, Vol. 35).
MOSSO A.: Fisiologia dell'uomo sulle Alpi.
MUMMERY A. F.: Mes escalades dans les Alpes.
ORSIÈRES: Historique du pays d'Aoste.
PELLOUX A.: La Valle d'Aosta (descriz. geograf.) Roma Voghera 1901.
RAMBERT E.: Etudes d'histoire naturelle.
" Récits et croquis.
RATTI E CASANOVA: Guida della Valle d'Aosta.
REY GUIDO: Il Cervino.
" Alpinismo acrobatico.
REYNAUDI C.: Aoste et sa vallée. 2 ediz. illustr., Aosta Brivio 1910, L. 3.
SANTANERA: Guida alle acque di Courmayeur e Pré S. Didier.
SKI CLUB TORINO: Itinerari skiistici.
SOCIETÀ ITALIANA ALBERGATORI: Guida del viaggiatore in Italia.
STRAFORELLO: Sul Monte Bianco.
TSCHUDI: Le Monde des Alpes.
VIOLLET-LEDUC: La châine du Mont Blanc.
WHYMPER: Chamonix and the range of Monte Blanc.
" Escalades dans les Alpes.
" A Guide to Chamonix and the range of M. Blanc.
WILSON C.: Mountaineering.

N.B. - *Questi elenchi di pubblicazioni diverse indicate a solo scopo esemplificativo non hanno alcuna pretesa di essere completi.*

Le ferrovie balcaniche.

Coll'attuale movimento jugo-slavo hanno relazione i progetti spesso ventilati per la costruzione di ferrovie intese a sottrarre i paesi balcanici alla influenza austro-tedesca.

Questi progetti si possono dividere in due categorie: nella prima porremo quelli grandiosi e perciò fantastici o almeno di difficile realizzazione. Nella seconda i progetti più modesti ma più pratici, la cui esecuzione è soggetta bensì alle mutevoli vicende della politica, ma non urta contro gli ostacoli tecnici ed economici dei quali i primi generalmente non tengono conto.

Secondo un piano presentato dall'Evans alla Società geografica di Londra, si dovrebbe far rivivere l'antica strada nella valle della Sava, per creare una ininterrotta congiunzione ferroviaria, la quale, avendo per estremi Londra e Belgrado, allaccerebbe direttamente Inghilterra, Francia, Italia e Serbia. Il viaggio Londra-Milano-Mestre-Gradisca-Lubiana-Belgrado richiederebbe, secondo l'insigne geografo, 43 ore; ma vi deve essere qualche errore di calcolo perchè ne risulta una velocità media piuttosto elevata. Il piano dell'Evans va evidentemente assegnato alla prima categoria, anche perchè non offrirebbe per l'Italia i vantaggi di una vera penetrazione balcanica.

Altra idea era quella di sostituire, per i rapporti fra Parigi e Costantinopoli, alla Strasburgo-Vienna-Budapest, la Losanna-Milano-Zagabria. Dopo la defezione russa, Costantinopoli rischia di restar turca ancora per parecchio tempo e possiamo noi come i francesi disinteressarcene.

Hanno invece carattere pratico i progetti che tendono a congiungere i paesi balcanici alla costa adriatica.

Più di una Commissione di ingegneri austriaci ha visitato in varie epoche l'Albania per lo studio di due comunicazioni ferroviarie, una in direzione nord-sud (attraverso il Montenegro per S. Giovanni di Medua, Durazzo e Valona) l'altra in direzione ovest-est da S. Giovanni di Medua a Scutari ed indi in Serbia. Naturalmente non son queste le linee che interessano l'Italia, ma bensì quella Durazzo-Elbassan-Monastir, di cui furono eseguiti gli studi preliminari nel 1893. Opportunamente il giornale *L'Industria* ha in questi giorni ricordato che tali studi furono fatti per iniziativa di Secondo Borgnini, allora Direttore generale della Società per le Ferrovie Meridionali. Il vecchio ingegnere, che novantenne vive dimenticato nel suo eremo di Asti, vide allora questo speciale problema colla stessa lucidità con cui aveva in ogni tempo giudicato gli avvenimenti ferroviari italiani, dei quali fu per più di trent'anni uno dei principali attori.

Gli studi del 1893 furono ripresi e completati pel tratto Durazzo-Elbassan da una Commissione d'ingegneri mandata in Albania dal nostro Governo.

Sostengono alcuni che la nostra penetrazione nei Balcani dovrebbe aver per base i due tronchi Antivari-Danubio e Valona-Monastir. Questo secondo tronco permetterebbe di arrivare a Monastir con un percorso di 260 km. e offrirebbe una via su Salonicco e Costantinopoli. Osservano altri che la ferrovia Antivari-Danubio (ora esiste un tronco da Antivari a Virpazar sul Lago di Scutari costruito con capitali italiani), per essere la regione Montenegrina priva di vallate di sufficiente ampiezza, finirebbe col riuscire di una potenzialità assai scarsa, tanto più che le ferrovie della Bosnia hanno scartamento ridotto di m. 0,75. Miglior esito avrebbe la Valona-Monastir che potrebbe, o allacciarsi alla Durazzo-Elbassan dove lo Scumbi sbocca nella pianura, o risalire la valle del Semeni per Berat. Altri infine ritengono che lasciando a Valona la sua funzione militare, sia da preferire Durazzo come sbocco commerciale.

La Durazzo-Monastir seguirebbe il tracciato dell'antica *Via Aequatia* che partiva da Durazzo e per Elbassan, risalendo la valle dello Scumbi, andava a finire a Monastir.

Il nostro paese potrà attivare un vivissimo commercio colla penisola Balcanica e più ancora coi paesi del Mar Nero, per l'esportazione di là dei prodotti del suolo e per la importazione dei nostri manufatti, che prima della guerra erano obbligati a camuffarsi colla marca austriaca per vincere le difficoltà della penetrazione.

Si vorrebbe poi da alcuni — che trovano in questo una ragione per preferire Valona a

Durazzo — stabilire una congiunzione con Otranto e Brindisi mediante *ferry-boats* per portare in Italia, fin sui centri di consumo, vagoni con bestiame serbo, con petrolio rumeno, legnami e carbone della Bulgaria e viceversa mandare carri di manufatti e derrate fin nelle più remote stazioni della Macedonia. E qui va ricordato che i servizi con *ferry-boats* dànno luogo ad oneri sproporzionati quando si tratta di percorsi piuttosto lunghi con traffico relativamente scarso. Il notare che in tal modo, essendo il percorso Valona-Costantinopoli di km. 1240, da Roma a Costantinopoli si avrebbero in tutto chilometri 2015 e quindi dalla capitale della cristianità ai regni di Maometto si potrebbe andare in 48 ore, mentre ora occorre il doppio tempo per la Cervignano-Vienna, non ha, ci sembra, gran valore.

Noi in verità troviamo assai più utile preoccuparci del bestiame serbo e del petrolio rumeno che dei rapporti celeri col Corno d'Oro; nè ci pare gran male che a Durazzo o Valona animali e cassette vengano trasbordati su piccoli vapori, come quelli della benemerita Società Puglia, e raggiungano così a Bari o a Venezia la nostra rete ferroviaria.

Le ferrovie del Siam.

Il Siam è un paese assai povero di ferrovie: con una superficie più che doppia dell'Italia (633.000 chilometri quadrati contro 286.600) e 9 milioni di abitanti, non aveva nel 1911 che 1090 chilometri di linee. È però di imminente apertura al traffico la linea del Sud, che permette già, avvalendosi per un tratto di treni materiali, di viaggiare in ferrovia da Bangkok a Singapore. La linea è a scartamento ridotto uguale a quello adottato sulla rete della Malesia inglese ed è stata costruita con capitali in parte forniti dal governo britannico, a condizione che essa non sia posta sotto influenze straniere non inglesi.

La ferrovia del Sud, oltrechè congiungere alla capitale la regione peninsulare del Siam, servirà a rendere più rapide le comunicazioni coll'India e coll'Europa, evitando il disagiato viaggio attraverso il golfo e l'attesa delle coincidenze a Singapore. Un servizio di treni celeri fra Bangkok e Pénang in corrispondenza col passaggio dei principali piroscafi postali sarà di grande vantaggio pei viaggiatori e per la valigia dall'Europa. Pare però che le merci non troveranno convenienza a seguire la nuova linea, non essendosi ancora raggiunto l'accordo fra le ferrovie malesi e le siamesi.

La trazione elettrica sulle ferrovie del Gottardo.

Il Consiglio di Amministrazione delle ferrovie federali svizzere ha stanziato la somma di 1.300.000 lire per l'ampliamento della stazione di Göschenen e L. 661.000 per l'ampliamento della stazione di Airolo. Questi lavori hanno il doppio scopo di allungare i binari di corsa per potervi ricevere i treni merci più pesanti che si fanno adesso, e di preparare l'attuazione della trazione elettrica sulla grande arteria internazionale, come conclusione ai lunghi studi che hanno dedicato all'argomento i tecnici svizzeri.

La necessità di non impegnare per il momento ingenti capitali, aveva dapprima consigliato di limitare la trasformazione al tronco Erstfeld-Airolo: questo tronco, nel quale si trovano le pendenze massime della linea, forti curve e grande numero di trafori (compresa la galleria principale del Gottardo) sarebbe quello che meglio si presta ad osservazioni e confronti e permetterebbe un giudizio completo tanto dal punto di vista tecnico che da quello finanziario intorno al nuovo sistema di trazione. Ma fu poi notato che conveniva estendere la trasformazione anche al tronco Erstfeld-Bellinzona, giungendo così ad un totale di 109 chilometri. La convenienza di questa estensione si basa sul fatto che l'aumento della potenzialità della linea del Gottardo non potrà verificarsi in tutto il suo valore che nel caso in cui entrambe le rampe di accesso al grande traforo siano a trazione elettrica. Estendendo la trasformazione ai due versanti si procede subito all'impianto di due centrali elettriche e la creazione della riserva comune peserà proporzionatamente meno di quel che peserebbe se riguardasse un solo tronco. Le due centrali saranno a Ritom e ad Amsteg e nel primo periodo d'impianto avranno ognuna quattro gruppi generatori da 8000 cavalli. Successivamente l'impianto di Amsteg avrà otto gruppi eguali, così da raggiungere la potenza complessiva di 64.000 cavalli e quello di Ritom ne avrà ancora due, così da toccare i 50.000 cavalli circa. Vi saranno sottostazioni a Biasca, Göschenen, Lavorgo e Bellinzona.

Il sistema adottato è quello a corrente alternata monofase, a potenziale di 15.000 volts sulla linea di contatto. Come materiale di trazione si prevedono locomotive che potranno con treni diretti raggiungere velocità fino a 90 km. l'ora e un tipo più leggero per i treni omnibus.

È interessante riportare le ragioni con le quali fu giustificata la precedenza data alla trasformazione della linea del Gottardo su quelle delle altre linee della rete federale.

1. Le velocità sulle forti pendenze possono venir elevate in modo da dare alla linea una capacità più grande ancora della massima che potrebbe raggiungere colla trazione a vapore.

2. L'economia e le semplificazioni che si potranno realizzare nel servizio di trazione avranno un'influenza molto favorevole sul rendimento finanziario della linea.

3. L'eliminazione del fumo aumenterà in grande misura l'attrazione del Gottardo sui viaggiatori in transito, sarà di grande vantaggio pel personale e faciliterà la sorveglianza e la manutenzione della linea nei suoi numerosi trafori.

Mentre con rapidità davvero inconsueta agli organismi governativi, con apposito decreto si è provveduto per la sollecita esecuzione delle opere di **ampliamento del porto di Napoli** di cui fu altra volta fatto cenno in questa rubrica, è stato definitivamente approvato dal Consiglio Superiore dei lavori pubblici il progetto presentato dal Consorzio autonomo del porto di Genova per l'ampliamento anche di questo importantissimo tra i porti italiani.

Colle nuove modificazioni introdotte è da augurarsi che il progetto risponda a tutti i requisiti ed a tutte le migliorie che si hanno di mira coll' **ampliamento del porto di Genova**. Ricordiamo qui le principali varianti introdotte nel progetto primitivo. Fu anzitutto aggiunto un nuovo sporgente nel bacino Vittorio Emanuele III, poichè si era osservato che si aveva in tal bacino una estensione di spazi acquei troppo rilevante rispetto a quella degli approdi in esso compresi. Colla nuova aggiunta le fronti di accosto aumenteranno di circa 600 m. e l'estensione del terrapieno di oltre 30.000 mq.

Il bacino di Sampierdarena sarà difeso da una diga la quale disterà dalla spiaggia in media 850 metri, con un minimo di 750 all'estremità orientale ed un massimo di 950 all'estremità occidentale del bacino stesso. Dalla calata centrale la diga disterà 600 metri in modo da permettere grande ampiezza alle fronti di accosto e vasti terrapieni alle spalle, mai minori di 200 metri, mentre innanzi agli accosti si avrà spazio più che sufficiente pel movimento delle grandi navi. Si avranno fondali sempre superiori ai 12 metri, talchè alle calate potranno accostare non solo le più grandi navi oggi esistenti, ma altresì quelle che, pur col progresso dei tempi, venissero ad avere dimensioni maggiori di quelle che oggi tengono il mare.

Poichè per un complesso di ragioni non era possibile provvedere il bacino di un imbocco verso ponente, si è lasciata però una comunicazione da questa parte tra il mare libero e il bacino stesso, comunicazione destinata a facilitare il ricambio delle acque nel porto, ed a permettere il passaggio dei piccoli galleggianti, facilitandone così la comodità di movimento. Resta tuttavia determinato che l'eventuale direzione di ulteriori ampliamenti non potrà esser che quella di ponente al di là del Polcevera, dinanzi alla spiaggia di Cornigliano.

È ora da augurarsi che, chiusi finalmente i dibattiti fra tecnici, le opere di esecuzione del progetto possano procedere con quella alacrità che richiede non solo la necessità di questo momento, ma altresì il bisogno che va delineandosi pel dopo guerra, allorchè il porto di Genova dovrà riprender le sue funzioni di rifornimento non solo del territorio nazionale, ma altresì delle nazioni finitime e soprattutto della Svizzera.

* * *

In uno degli ultimi numeri della *Nature* troviamo un assai interessante articolo sulle **future vie di esportazione dei cereali dal Canadà.** Poichè da esso appare ancora la grande importanza delle vie acquee nei trasporti del domani, nonchè l'ardimento col quale oltre oceano si vanno considerando simili problemi, non ci sembra inutile accennare ai punti più salienti di esso.

Il Canadà si preoccupa in questo momento di dar esecuzione ad un vastissimo programma, che è destinato a metter in valore le enormi risorse del suo ricchissimo suolo. Due punti soprattutto formano il fulcro dei grandi lavori già intrapresi, e che vanno sviluppandosi con sorprendente rapidità. Occorre aprire ai cereali delle provincie occidentali potenti sbocchi verso l'Atlantico, allo scopo di portare a contatto dell'affamata Europa, le grandi risorse di fertili territori, oggi eccessivamente lontani dalle maggiori vie di comunicazione. D'altra parte il Canadà mira a rendersi indipendente dagli Stati Uniti, dei quali oggi è tributario per gran parte dei suoi trasporti. Montreal vuol accaparrarsi l'enorme traffico che all'uscita dei grandi laghi prende attualmente per ferrovia la strada di Nuova York, ed a questa ferrovia vuol sostituire la navigazione sul San Lorenzo. Si stabilisce così tra i due potenti Stati finitimi una seconda lotta, che si traduce in emulazione di migliorie nel servizio, per fare a chi meglio sa attrarre la clientela: emulazione che si traduce inevitabilmente in vantaggi pel consumatore che tra i due litiganti si trova ad essere il terzo che gode.

Oggidì il Canadà occidentale si trova in condizioni assai cattive per quanto riguarda i trasporti: ciò è come dire che la sua immensa produzione non può esser portata sui mercati di Europa che in piccolissima parte: l'unica via disponibile, quella dei grandi laghi, dei quali il Lago Superiore, il più occidentale, bagna il Manitoba, è lunghissima (circa 2000 chilometri fino a Montreal) e per soprappiù è sottoposta a molte restrizioni nei riguardi del tonnellaggio delle navi. Inoltre prima di imbarcare i cereali occorre che essi percorrano in ferrovia un tragitto che in molti casi supera i 2000 chilometri: ed ancora per questi trasporti non si hanno che tre linee ferroviarie. Ne viene che quando il raccolto è abbondante il trasporto del grano verso l'Atlantico è ancora in pieno sviluppo allorchè sopravviene il raccolto dell'anno successivo!

Per rimediare a questo gravissimo stato di cose che non permette di sfruttare convenientemente le sorprendenti risorse agricole del paese, si è anzitutto pensato di aprire una seconda via di sbocco verso il mare con una linea ferroviaria di circa 700 chilometri, che unisce Le Pas nel Manitoba a Port Nelson sulla baia d'Hudson. Senonchè questa ferrovia che in quest'anno giungerà a 80 chilometri dalla costa, non rappresenta che un palliativo ai gravi inconvenienti che si lamentano, poichè l'accesso alla baia di Hudson — per tacer d'altro — non è libero dai ghiacci che nel breve periodo che va dalla metà di agosto alla fine di ottobre, inoltre lungo le coste del Labrador si devono traversare zone ingombre di *ice-bergs*.

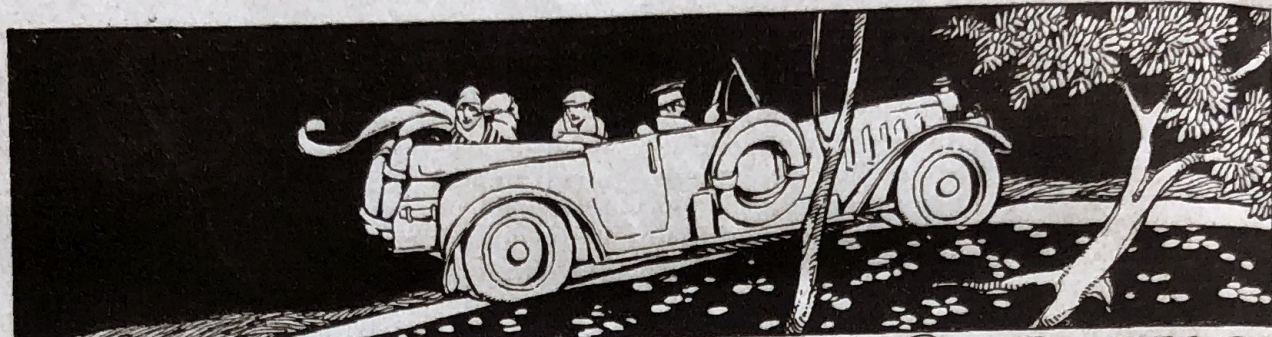
Per queste ragioni, pur non rinunciando all'esecuzione di questo progetto, un altro se ne è studiato che utilizzi invece la navigazione sui grandi laghi. Si deve anzitutto notare che questa via navigabile è in certo modo formata da una colossale scala di bacini culminante nel Lago Superiore a 182 metri sul mare, ed avente la quota più bassa nel lago Ontario a 72 metri sul mare. Questi grandi laghi sono quindi tra loro collegati nei riguardi della navigazione per mezzo di canali serviti da grandiose chiuse: ed è appunto di fronte alla scarpata di 100 metri che forma le celebri cascate del Niagara che la via di traffico si biforca dirigendosi da un lato verso Montreal, mediante il canale Welland, che conduce al lago Ontario e poi al suo emissario il San Lorenzo, e dall'altro verso Nuova York, mediante il canale Erie che conduce dal lago Erie all'Hudson.

Mentre il dislivello tra il lago Ontario e il mare (72 metri) è vinto lungo il San Lorenzo con sei gradini fiancheggiati da altrettanti tronchi di canali artificiali, il canale Erie alla sua volta non offre che un tirante d'acqua di m. 2,10, assai minore di quello del canale canadese Welland che raggiunge m. 4,20. Tuttavia Nuova York, per un complesso di ragioni, attrae maggiormente il traffico che non Montreal, e ciò non può non preoccupare il governo del Canadà. Anzi tali preoccupazioni furono aggravate dal fatto che gli Stati Uniti, avendo rilevato che buona parte del traffico proveniente dal Canadà occidentale preferiva alla via del canale Erie l'istradamento per ferrovia, hanno intrapreso la trasformazione completa del canale Erie per dargli un tirante d'acqua di m. 3,60.

Dinanzi a questa minaccia il Canadà non solo ha incominciato ad approfondire il canale Welland sino a m. 7,50, ed a scavare canali lateralmente al San Lorenzo, ma progetta un grandioso canale marittimo tra la baia Georgiana del lago Huron e Monreale lungo non meno di 708 chilometri e profondo m. 7,20. Il percorso del canale approfitterà dei corsi d'acqua esistenti, che saranno approfonditi e sistemati su tratte più o meno lunghe, tuttavia si dovranno scavare 45 chilometri di canale, ed eseguire dragaggi su 105 chilometri. Il canale avrà 27 chiuse, delle quali 23 sul versante occidentale e 4 sull'orientale, dove non si deve vincere che un dislivello di 23 metri.

Quest' opera grandiosissima compenserà del resto i grandi sacrifici di spesa che dovrà richiedere, poichè non solo abbrevierà notevolmente il percorso tortuoso che oggi i natanti devon compiere tra Montreal, il San Lorenzo, il lago Ontario, il canale Welland, il lago Erie e il fiume Santa Clara, sostituendovi la linea diretta del lago Huron a Montreal, ma permetterà ai grandi trasporti di passare direttamente dall'Oceano ai grandi laghi interni, dove potranno caricare direttamente i cereali destinati all' Europa.

E se si pensa alla enorme produzione agricola del Canadà occidentale, superiore a qualsiasi fantastica immaginazione, si comprende quale importanza debba avere l'esecuzione di queste opere per l'economia europea. Nella zona che va dalle Montagne rocciose ai Grandi Laghi si hanno oltre 100 milioni di ettari di terreni coltivabili a grano, dei quali oggi solo una minima parte è sfruttata, appunto per la mancanza di adeguati mezzi di trasporto. Si pensi che il solo Saskatchevan è più grande dell'Austria-Ungheria, che il Manitoba rappresenta una superficie eguale a quella della Germania, della Svizzera, del Belgio e dell'Olanda prese assieme, e che l'Alberta è più esteso dell'Italia e della penisola balcanica. E si tratta di terreni fertilissimi che certamente faranno del Canadà uno dei granai del mondo!

Ma come si potrebbero trasportare queste immense ricchezze alimentari se non soccorresse il trasporto per via d'acqua che permette lo spostamento di grandi masse di materie senza ingombrare sproporzionatamente gli impianti ferroviari, e che consente di accumulare facilmente i capaci mezzi di trasporto appunto nel periodo in cui più si intensifica la produzione?

Taxis elettrici negli Stati Uniti.

L'installazione più recente di taxis elettrici è quella di Saint Louis, negli Stati Uniti. Ha avuto un successo clamoroso grazie al perfetto funzionamento delle vetture ed alle loro doti: pulizia, silenzio, rapidità, maneggio relativamente semplice. Posti di carico sono stabiliti in tutti i quartieri della città che permettono il rapido caricamento delle batterie.

Una compagnia analoga a quella di Saint Louis ha organizzato un servizio di taxis elettrici a Mexico e un progetto per il medesimo servizio si trova già in studio a Nuova York. In quest'ultima città la prima infornata sembra debba essere di 500 taxis.

La velocità alta e uniforme del veicolo elettrico lo rende particolarmente adatto al traffico febbrile delle grandi città, mentre la rapida manovra senza scosse e senza sbalzi assicura alla vettura una vita più lunga di quella dei soliti taxis.

Le corse automobilistiche.

Le corse soppresse tra i belligeranti fin dall'inizio delle ostilità erano state mantenute negli Stati-Uniti, ma l'entrata in guerra dell'America ha posto fine anche oltre Oceano alle gare automobilistiche. Recenti notizie da New York ci fanno conoscere che l'Associazione Automobile Americana, seguendo l'esempio degli Alleati, ha deciso di non autorizzare più corse.

Nuove invenzioni.

Recenti invenzioni ci vengono segnalate dalle riviste americane. Ricordiamo:

** L'apparecchio destinato a far conoscere a chi sta dietro un'automobile le intenzioni del conducente: esso segnala automaticamente ed in maniera molto visibile l'obliquare o il rallentare della vettura, dando modo a chi segue di regolarsi a sua volta.

** L'avvisatore dei furti: con uno speciale segno di allarme indica se gli oggetti lasciati e assicurati da catena comunicante con un campanello, vengono toccati.

Riesce per tal modo più difficile ai lestofanti, asportare tutto ciò che il viaggiatore incauto o il meccanico distratto abbandonano troppo spesso senza custodia sul veicolo.

** Il piano inclinato trasportabile per riparazioni. Sostituisce la buca che si scava abitualmente nelle rimesse. L'automobile condotto sulla piattaforma viene a prendere una posizione quasi verticale che permette al meccanico di fare le riparazioni seduto.

Quante automobili esistono e quante ne occorreranno.

L'Associazione nazionale americana — riferisce *La Pratique Automobile* — ha fatta la statistica delle automobili che esistevano sul globo al 1° gennaio 1917. Sarebbero:

Europa	437.000
Stati Uniti	3.500.000
Canadà	118.000
Messico	5.700
America del Sud	39.000
Asia	38.000
Africa	24.000
Oceania	55.000

Tale statistica, basata sulle vetture denunziate, è certo inferiore al vero, poichè non dappertutto la denunzia è obbligatoria.

Il numero di vetture che, secondo l'Associazione, saranno necessarie dopo la pace, sarebbe:

Europa	2.408.000
Asia	372.000
America del Sud	239.000
Canadà	200.000
Oceania	238.000

Venendo ai singoli Stati d'Europa, e facendo la proporzione col numero d'automobili esistenti agli Stati Uniti, l'Associazione dà poi le cifre seguenti come previsioni del fabbisogno europeo; facciamo seguire fra parentesi il numero delle vetture realmente esistenti all'inizio della guerra:

Austria - Ungheria	120.000	(16.300)
Belgio	50.000	(14.700)
Francia	450.000	(96.434)
Germania	600.000	(75.839)
Italia	100.000	(22.000)
Russia	250.000	(27.903)
Gran Bretagna	700.000	(150.000)

Non sapremmo garantire l'assoluta fondatezza di questi calcoli: tuttavia è sempre utile di conoscere le previsioni dei nostri formidabili concorrenti.

Il bilancio del turismo francese nel 1917.

Il 1917 è stato in Francia un anno di feconda attività turistica.

Basta, per convincersene, scorrere il numero di dicembre de *La Renaissance du Tourisme* che contiene, può dirsi, riassunto nei resoconti delle assemblee generali del Touring Club di Francia e dell'Ufficio Nazionale del Turismo, il bilancio dell'annata.

Numerose sono le partite: alcune già note ai lettori di questa Rivista, altre nuove del tutto. Consideriamole separatamente e cerchiamo di trarre da esse il solo degno ammaestramento: la volontà risoluta di fare altrettanto e più qui in Italia, ove ancora chiama a raccolta attorno ai problemi del turismo la voce robusta ma sola del nostro Sodalizio.

SINDACATI D'INIZIATIVA.

Creati sotto gli auspici del Touring Club di Francia una ventina di anni or sono, con scopi di interesse generale, poco sostenuti fino ad ora nei loro sforzi, talvolta ingiustamente attaccati, la loro esistenza volgeva a lenta ma sicura fine, senza un soccorso pronto ed adeguato. E questo è stato dato in misura uguale dal Touring Club Francese e dall'Ufficio Nazionale del Turismo, con una sovvenzione complessiva di 100.000 franchi che metterà i Sindacati in condizione di riprendere il lavoro e di essere pronti per il giorno della pace.

Data la solidità ai Sindacati, o come propone di chiamarli Léon Auscher « Comitati locali », si è pensato à raggrupparli in 19 grandi *Federazioni regionali* nettamente delimitate. Ai rappresentanti delle Federazioni è stato in pari tempo fatto adottare un programma di azione destinato a disciplinarne le attività. Così, dice Louis Barbier, la Francia turistica possiede ormai il suo Statuto.

INDUSTRIA ALBERGHIERA.

Alla unità di indirizzo così ottenuta per parte dei Sindacati d'iniziativa, che possono ben considerarsi le pietre angolari dell'organizzazione turistica francese, corrisponde la coordinazione di sforzi dei sindacati alberghieri stretti in un sol fascio dalla Camera Nazionale dell'Industria Alberghiera. Sono evidenti gli immensi benefici che procurerà il nuovo organismo; e un primo e grande beneficio, che sarebbe stato vano attendere quando invece della massa compatta e omogenea della corporazione esisteva la polvere degli individui, è stato raggiunto con la creazione del Credito Alberghiero. Si deve infatti alla nuova forza ed alla nuova autorità così acquistata dalla industria dell'albergo, oltrechè ai meriti personali dei membri del Touring Club Francese e dell'Ufficio Nazionale del Turismo, se da maggio a dicembre il nucleo finanziario, destinato a dar vita al grande organismo del Credito ha potuto costituirsi.

DIFESA DEL PAESAGGIO.

L'opera ordinaria già iniziata prima della guerra dagli appositi Comitati del Touring Club Francese per la tutela del paesaggio e dei monumenti è stata continuata in vista soprattutto di frenare la distruzione delle ricchezze forestali e di difendere i siti minacciati dai numerosi progetti di prese di acqua. Quella straordinaria derivante dalle distruzioni e dagli sconvolgimenti bellici, vigorosamente iniziata con l'Opera dei Vivai Nazionali, prosegue nel lavoro preparatorio per raggiungere i suoi tre scopi fondamentali: fornitura agli eserciti di alimentazione vegetale (sono state spedite quest'anno ai soldati più di 25 milioni di piante di legumi); ricostituzione dei frutteti; creazione di nuove foreste nei terreni resi per lungo tempo infruttiferi dalle operazioni militari.

A questa categoria possiamo anche aggiungere il lavoro della Commissione per i ricordi di guerra che, composta di ufficiali e di membri del Touring Club Francese, si appresta a far l'inventario ed a classificare i ricordi della attuale campagna, ha dato mano alla redazione delle disposizioni legislative che verranno sottoposte al Parlamento per facilitare la circolazione e l'alloggio nella zona delle Armate e per stabilire, ove occorrano, servitù nazionali, e si appresta infine a determinare i circuiti che dovranno seguire i futuri visitatori dei campi di battaglia.

Nuove imprese riferentisi al territorio e che tendono ad attrarre, ad interessare ed a trattenere il turista, sono altresì la creazione dei giardini alpini, dei quali uno, quello di

Lautaret, nel Delfinato, si viene organizzando col concorso della P. L. M., e della Facoltà di Scienze di Grenoble, e un secondo è in progetto per la catena dei Pirenei.

PROPAGANDA.

È stata fissata in massima la creazione a Parigi, di un Ufficio Centrale di informazioni destinato a fornire ai turisti tutte le indicazioni relative ai viaggi, condizioni di circolazione e soggiorno, risorse e attrattive di ogni genere relative alle varie località. Per questo Ufficio Centrale verranno presi accordi con gli Uffici esteri di turismo e con le Associazioni turistiche alleate ed amiche allo scopo di stabilire un certo scambio di servizi. Ma ciò concerne più particolarmente l'avvenire. Tra le opere compiute e che si vengono compiendo, ricordiamo:

Un viaggio nelle Alpi francesi al quale hanno partecipato giornalisti sud-americani;

Un viaggio nelle stazioni termali dei Pirenei offerto ai medici dell'Uruguay;

Il lavoro svolto e da svolgere presso le truppe americane attualmente in Francia e che può così distinguersi:

— Informazioni turistiche fornite ai soldati, sottufficiali e ufficiali nei loro campi di istruzione;
— Creazione a Parigi di un circolo di medici militari con annesso ufficio di turismo;
— Organizzazione di uno speciale servizio di informazioni cui concorreranno rappresentanti del Ministero della Guerra e degli Esteri, dello Stato Maggiore Americano, dell'Ufficio Nazionale del Turismo, posto a disposizione dei soldati americani in licenza.
— Preparazione di cinematografie turistiche.
— Propaganda in corso a mezzo volumetti *Welcome* e propaganda in studio a mezzo dei prodotti di esportazione.

***

Tale a grandi linee il bilancio francese dell'anno testè chiuso: esso fa onore a coloro che lo hanno attuato. Le «più gravi preoccupazioni» dietro le quali si cela spesso il totale assenteismo dai problemi della vita nazionale non hanno impedito a parlamentari, a governanti, ad alti ufficiali, di rivolgere le loro cure pazienti ed assidue al Turismo.

La tormenta non ha fermato gli uomini di buona volontà ma li ha spinti più risoluti e più veloci verso la meta. E la meta si concreta nella formula comune: fare conoscere, cioè fare amare sempre più e sempre meglio il proprio paese.

In Italia, ha detto cinque mesi or sono il Touring Club Italiano, tutto è da principiare e da rifare; nè da allora ad oggi le condizioni sono mutate. Mentre altrove i solchi ricevono già la semente, noi abbiamo appena iniziato l'opera dell'aratro: e la fatica si rivela aspra giacchè la terra è indurita dal lungo abbandono ed ingombra di piante inutili.

La pace può essere ancora lontana, ma può, nel rapido susseguirsi di avvenimenti imprevisti ed imprevidibili cui assistiamo di giorno in giorno, scendere improvvisa tra gli uomini. A quale punto della nostra preparazione turistica ci troverà essa? Noi non sappiamo; è però certo che in quel giorno si comincerà altrove a raccogliere.

La crisi Svizzera.

Immaginate voi la Svizzera senza turisti? Tant'è! La guerra li ha spazzati via con improvvisa ventata e le cittadine fiorenti di Palaces e di Beaux Rivages gemono sotto la crisi.

Crisi dura, avverte il Töndury, che ammonticchia disagi e produce catastrofi. Crisi fatale, aggiunge ne *La Revue de Paris*, Joseph Cernesson, che sgretola le fondamenta e farà crollare il magnifico edificio costruito dai tenaci montanari con lunghi anni di intelligenti fatiche.

Riassumiamo l'articolo del Cernesson che per le conclusioni sconsolate cui giunge non mancherà di sollevare discussioni nel mondo turistico svizzero, premettendo però che non sappiamo fino a qual punto tali conclusioni possano corrispondere alla realtà di domani.

Esisteva in Isvizzera, prima della guerra, una «questione dei forestieri»: questi minacciavano di invaderla e di assorbirla. Tale questione la guerra l'ha violentemente risolta, sopprimendola. Tra gli stessi neutri i pericoli del viaggio, le formalità di frontiera, il cambio oneroso hanno tolto ai soli possibili turisti, vecchi celibi, donne isolate, semi-malati, le velleità di esodo.

In tali condizioni che è avvenuto degli alberghi svizzeri? La maggior parte ha dovuto chiudere le porte fin dai primi giorni; alcuni pochi hanno resistito, cercando di sostituire all'elemento straniero l'elemento nazionale. Ma la stagione non fu meno disastrosa. Secondo M. Stigeler, della Società Svizzera degli Albergatori, gli alberghi hanno avuto nel 1915 il quinto, tutt'al più, dei loro clienti ordinari. Ciò significa che su 100 turisti dei tempi normali non se ne contavano che 20 nel 1915; su questi 20, 16 erano svizzeri; dunque 4 stranieri invece di 100.

A dir vero la situazione sembra leggermente migliorata da un anno e mezzo a questa parte in seguito all'arrivo dei prigionieri malati e feriti.

Al 15 febbraio 1917 il loro numero era di 28.660, suddivisi in classi ed assegnati agli ospedali se soggetti a trattamento operatorio; alle stazioni di grande altitudine se tubercolosi; a quelle balneari se reumatici. Non rimangono perciò da ripartirsi nei 3500

alberghi frequentati in tempi ordinari dai turisti che i feriti i quali possono seguire un regime normale; tra questi alberghi per la comodità di trattamento, per il vantaggio del raggruppamento e della più facile disciplina, si preferirono i maggiori: qualcuno accoglie 200 militari, ma con tutto ciò i grossi benefici sono rimasti un lontano ricordo.

Il massimo della pensione è stato fissato a 8 e 6 franchi per gli ufficiali a seconda che si tratti, o no, di tubercolosi; a 5 e 4 per i soldati. Natura e quantità degli alimenti sono stabilite dal servizio militare e vengono rigorosamente controllate.

Rivedrà ancora la Svizzera il fiotto immenso di visitatori del 1913? Riman dubbio; essa potrà dirsi felice se ritroverà gli effettivi del 1860.

Ma non sono gli albergatori soli a gemere su i guadagni scomparsi; l'industria turistica interessa quasi tutte le branche del commercio; droghieri, confettieri, fiorai, sarti, orologiai, ottici, venditori di immagini e di tutto il bric-à-brac di legno scolpito. Non è agevole ridurre in cifre le perdite subìte da tutte queste classi di commercianti; indicazioni abbastanza precise esistono invece per i fabbricanti.

A Ginevra, già fin dal luglio 1915, vi erano 3121 appartamenti vacanti, rappresentanti un capitale morto di 48 milioni. A Basilea si calcolava che al 1° gennaio 1916 il guadagno perduto sugli affitti oltrepassasse i 900 mila franchi.

La diminuzione di entrate sulle ferrovie non è dovuta esclusivamente all'assenza dei forestieri: questa però ha fatto sentire il suo rude contraccolpo sulle compagnie di navigazione ridotte in misere condizioni, e sulle piccole linee di montagna. Parecchie di tali ultime non hanno potuto evitare la liquidazione. Così la Fribourg-Morat, la Sissach-Gelterkinden. La Gorner Grat resiste; ma malgrado le diminuzioni di tariffa e le rutilanti figurazioni del Cervino acceso dalle luci del tramonto, è stata costretta a sospendere la circolazione da metà settembre.

Nè più brillante figura fanno i luoghi di piacere, grandi caffè, ecc. Solo i cinematografi versano in condizioni meno tristi. E l'assenza di turisti ha fatto altresì sentire i suoi effetti nelle classi liberali dove architetti, medici, maestri di musica sono rimasti privi della loro migliore clientela.

Rimangono estranei alla crisi i veri indipendenti, coloro la cui attività non è mai penetrata nella zona industriale; essi si impressionano mediocremente della sorte degli altri.

«Siamo come una famiglia che abbia dato congedo ai propri pensionati, dice uno di questi ultimi, che traduce i suoi sentimenti quasi in un inno di gioia, e ritrovi l'incanto della intimità. Il Palace ha chiuso i suoi battenti; tanto meglio! non incontreremo più ad ogni svolta di strada il Professor Knatschke, col suo *loden* verdastro, la camicia Jaeger ricamata di edelweiss, e il pennello da barba sul cappello tirolese...». Ma sono propositi di solitari, ai quali non si associa la Svizzera industriale.

***

La crisi alberghiera non sarà risolta dalla cessazione delle ostilità. La guerra ha consumato troppe esistenze, ha scavato tra le razze un fosso troppo profondo, perchè la Svizzera riveda i giorni dorati del turismo. Passeranno le generazioni, si attutiranno i ricordi, e la vita normale riprenderà il suo corso; per altri, non per noi, rinascerà la tranquilla continuità delle stagioni felici e l'entusiasmo giovanile sarà parteggiato tra la montagna e il mare. Ma Francia e Germania metteranno in giuoco tutte le risorse per trattenere entro i propri territori i connazionali. L'industria alberghiera svizzera lo avverte e si dispone a raddoppiare d'attività per scongiurare la triste sorte. La Société Suisse, rappresentata al Consiglio Nazionale da Alexandre Seiler, ha fatto decidere la creazione di un *Ufficio svizzero del Turismo* che riceverà, a partire dal 1° gennaio 1918, una sovvenzione di 120.000 franchi all'anno. Ma avrà esso tanta efficacia da far dimenticare gli insegnamenti della guerra? Non lo crediamo. La lezione è stata dura per il popolo svizzero, ed economisti avvertiti predicano a chi vuole e a chi non vuole udire che se la crisi economica è stata così aspra ciò si deve al fatto che il paese si era reso tributario dell'estero in proporzioni enormi.

Qualche anno fa la Società Svizzera degli Albergatori portava a suo vanto il numero sempre crescente di braccia sottratte alla agricoltura; ed ora si deve attendere il grano dall'Argentina, lo zucchero dall'Austria, le patate dalla Germania. Il Governo federale si sforza di intensificare la produzione agricola, esercitando sui cantoni una pressione forse leggermente inconstituzionale, ma senza dubbio inspirata ad un chiaroveggente patriottismo.

L'ammonimento della realtà non sarà certamente inteso dalla industria alberghiera; ma essa avrà contro di sè la forza stessa delle cose. Nessuno desidera il suo tramonto, ma la liberazione economica del paese esige imperiosamente che non sia più, come finora è stata, l'industria per eccellenza, la «grande industria».

L'industria alberghiera in America.

Il signor L. Rouquette, incaricato francese agli Stati Uniti, dà ne *L'Oeuvre Economique* qualche indicazione sulla organizzazione dell'industria dell'albergo in America.

Ciò che stupisce di più gli americani che viaggiano in Europa è la povertà e la scarsezza di *comfort* nella maggioranza dei nostri alberghi.

In Francia la considerazione di cui gode un albergo è in ragione della sua età; in America, al contrario, l'albergo raccomandato è il più recente perchè comporta il massimo progresso.

Non soltanto voi avete in America una illuminazione sontuosa e un mobilio elegante, ma il gabinetto di toletta è un gioiello di nettezza. Acqua calda e fredda a volontà, biancheria a profusione, cambiata tutte le mattine, saponi specialmente fabbricati per l'albergo, ecc. Ogni camera è poi provvista di telefono.

Gran parte degli alberghi appartiene a potenti compagnie ferroviarie: Santa Fè Railroad, Florida-East Coast Railway, Atlantic Coast Line, Pensylvania, Canadian Pacific Railway. Quest'ultima possiede 21 alberghi e numerosissimi «châlets-hôtels» di montagna. Il prezzo di una camera varia da 2 a 5 dollari.

Gli alberghi e ristoranti della «Santa Fè» hanno un personale di 5600 impiegati, di cui più della metà femminile.

In America non è dato condurre un albergo, ristorante, bar, senza essere cittadino americano. La licenza è accordata a tale condizione, e chi ne benefica deve abitare la città o lo Stato per il quale la licenza viene concessa.

Malgrado i progressi raggiunti il personale degli alberghi, quello che ha un valore professionale, viene dall'Europa. Sono in gran parte francesi i capi-cuochi e i «maîtres d'hôtels», greci e portoghesi i dispensieri, tedeschi e austriaci gli addetti al ricevimento dei forestieri ed agli uffici.

Particolare interessante: In America dà la mancia chi vuole. È formalmente proibito al personale di sollecitare i clienti. La mancia è considerata umiliante; tuttavia camerieri, valletti, grooms, ecc., l'accettano volentieri quando loro si offre. Non si vede però mai in America, al momento di lasciare l'albergo, la doppia siepe di servitori che aspettano ossequiosamente al varco i viaggiatori in partenza.

———

Albergo e fabbisogno finanziario in Francia.

Quali sono i bisogni finanziari della industria alberghiera francese?

Léon Auscher così li riassume ne *L'Oeuvre Economique*:

1° Gli alberghi esistenti nella maggior parte delle regioni di turismo sono da ingrandire e da migliorare;

2° Gli alberghi situati nelle regioni termali, requisiti quasi nella loro totalità dal Servizio sanitario, sono da rimettere a nuovo da cima a fondo;

3° Gli alberghi del fronte e della zona invasa sono in gran parte demoliti;

4° Gli alberghi di turismo non esistono o esistono in quantità trascurabile. Le Alpi, il Giura, i Vosgi, le Cevenne, i Pirenei, sono, da tal punto di vista, quasi deserti.

Per la creazione rapida degli alberghi mancanti occorrono, secondo Léon Auscher, non meno di 400 milioni di franchi. Se si aggiungono le spese per ingrandimento e perfezionamento degli alberghi esistenti, si può calcolare da 500 a 600 milioni il fabbisogno finanziario attuale della industria alberghiera francese.

———

Il Credito Alberghiero in Francia.

Come diciamo in altra parte della Rivista, in Francia si è potuto costituire recentemente il primo nucleo finanziario destinato a dar vita all'organismo del Credito Alberghiero.

La buona novella è stata così comunicata il 28 novembre u. s. dinanzi al Consiglio superiore dell'O. N. T. dal signor Léon Auscher:

«Nella seduta del 27 ottobre 1916, il Ministro Sembat aveva qui annunziato la formazione di una Commissione di studi per le questioni alberghiere finanziarie. Tale Commissione non si è limitata a studiare teoricamente un problema di difficile risoluzione, ma essa ha voluto ottenere scopi concreti. È stato necessario far conoscere ai

detentori di capitali l'importanza della industria turistica, dimostrare ad essi il numero stragrande di milioni — si potrebbe addirittura parlare di miliardi — che farà affluire in Francia lo sviluppo turistico e alberghiero, convincerli del dovere patriottico di assecondare tale sviluppo. Per tutto ciò ci siamo abbondantemente valsi del volume *La plus belle des industries*, distribuito a migliaia di copie a tutti i banchieri, notai, industriali, membri delle Camere di Commercio.

Il 10 agosto 1917, la Commissione aveva emesso un voto perchè venisse creato, nel più breve tempo, un Istituto finanziario la cui attività e le cui risorse fossero esclusivamente riservate allo sviluppo della industria alberghiera nazionale in Francia.

Ma non basta emettere un voto, occorre eseguirlo, cioè percorrere il difficile cammino che dalla teoria conduce alla pratica.

Si trattava di sapere se tra i varî stabilimenti finanziari, uno ve ne fosse disposto ad accettare in forma netta e precisa l'incarico di costituire il Credito Alberghiero, di essere il punto di attrazione di tutti gli sforzi che nel senso indicato verrebbero compiuti.

Da oggi le nostre speranze sono finalmente tradotte in realtà. Ecco la lettera che mi ha indirizzato, in qualità di relatore, Charles Dumont, Presidente della Società Centrale delle Banche Provinciali:

« A seguito delle conversazioni avute relativamente alla costituzione di un organismo avente per scopo l'aiuto da apportare alla industria alberghiera in Francia, abbiamo l'onore d'informarvi che siamo disposti a prestare a tale opera il nostro concorso.

« Noi accettiamo, come ci avete chiesto, di essere l'Istituto intorno al quale verranno a ragggrupparsi le buone volontà che, siamo certi, non faranno difetto per la traduzione in atto del programma al quale da tempo consacrate gran parte della vostra attività.

« Gradite, ecc. ».

Con ciò, aggiunge Léon Auscher, il problema può dirsi virtualmente risoluto.

« Occorreva un programma e l'abbiamo; occorreva un Istituto finanziario importante per metterlo in esecuzione ed esso è venuto a noi. Non rimane più che entrare nei particolari; e qualunque siano le difficoltà che questi presentano sapremo rapidamente superarle ».

Provvedimenti e iniziative per l'albergo in Svizzera.

Autorità e Associazioni cercano in Svizzera di addolcire con nuovi provvedimenti e con nuove iniziative quel calice di amarezze che, secondo l'espressione di un giornalista svizzero, sta diventando l'industria alberghiera.

Il 29 novembre è stata convocata a Berna l'Assemblea generale straordinaria della Società svizzera degli Albergatori. In essa vennero approvate la fissazione dei prezzi normali d'albergo, proposta dalla speciale Commissione e, in massima, la semplificazione e riduzione dei « menus », da attuarsi in maniera uniforme da tutti gli alberghi. Si decise inoltre la creazione di un Istituto fiduciario che dovrà servire da intermediario tra creditori e debitori ed avrà altresì la missione di funzionare come organo di controllo per la esecuzione di quanto si riferisce alla fissazione dei prezzi di albergo e alla contabilità alberghiera tenuta razionalmente. Il nuovo Istituto, che si chiamerà *Hospes*, verrà costituito sotto forma di Società anonima per azioni, con il capitale nominale di 100.000 franchi. Per il momento non sarà versato che il 20%, cioè 20.000 franchi. Per dare alla industria dell'albergo il controllo del nuovo Istituto è stata fatta presente l'opportunità di sottoscrivere almeno metà del capitale; l'altra metà potrebbe essere riservata ai fornitori d'albergo e alle Banche. L'Istituto avrebbe sede a San Gallo.

Durante la stessa seduta venne a maggioranza di voti approvata la proposta di continuare, non appena la situazione sia ridiventata normale per il turismo, la sovvenzione annua di 40.000 franchi all'Ufficio Svizzero delle Ferrovie in New York, in considerazione dei grandi benefici che l'America potrà apportare all'industria svizzera dell'albergo.

L'azione statale di soccorso nei riguardi della industria alberghiera si è concretata in una ordinanza emanata il 15 novembre u. s. che completa e modifica le disposizioni della legge federale concernenti la procedura per debiti e il fallimento relativamente al concordato.

Tale ordinanza produrrà i seguenti benefici:

a) possibilità di una sospensione delle azioni in corso;

b) prolungamento della scadenza dei capitali presi a prestito contro ipoteca fino a tutto il 1922;

c) facoltà di pagare entro un periodo di 15 anni gli interessi dei capitali scaduti garantiti da ipoteca;

d) quella parte di capitale che in seguito a nuova stima dell'oggetto ipotecato risultasse scoperta perchè superante il valore effettivo dell'oggetto ipotecato, non produrrà interessi per la durata del prolungamento accordato.

Aggiungiamo per ultimo che l'Ufficio Svizzero del Turismo, recentemente istituito, dà motivo di bene sperare agli albergatori svizzeri, i quali attendono un pronto rifiorimento della loro industria dalla concentrazione delle forze e dei mezzi disponibili per esercitare all'estero una propaganda di grande stile.

Domande.

Un nostro lettore fa osservare che in questa rubrica lo spazio maggiore viene assorbito dalle notizie estere e ci domanda:

« Esiste o no una Società Italiana degli Albergatori, con sede centrale in Roma e con sezioni nelle principali città della penisola? E perchè allora non ci fate conoscere con quell'abbondanza di particolari che meritano le cose nostre, perchè appunto son nostre, l'attività di questa Associazione che rappresenta una somma ingente di capitali ed è il massimo esponente di una industria destinata ad avere così largo posto nella immediata economia del dopo-guerra?

« O volete farci credere col vostro silenzio che mentre altrove (non cito per non incorrere nella colpa che vi addebito) si concretano iniziative tendenti a risolvere le molteplici questioni che la guerra ha poste e che durante la guerra occorre risolvere, la Società Italiana Albergatori esaurisca le proprie energie, che, data la importanza numerica ed economica della classe, non possono essere trascurabili, nello studio, diciamo così, di provvedimenti troppo modesti, anche se si riferiscano alle vitali odierne necessità, appunto perchè esclusivamente odierne? E nulla si farebbe per le altre ben più complesse di domani? »

Il nostro lettore vuol poi sapere se la Società Italiana Albergatori ha un proprio organo.

Rispondiamo ben volontieri a quest'ultima domanda: La S. I. A. ha un organo settimanale che è precisamente la *Rivista degli Alberghi*. Per l'attuale penuria di carta, la rivista, che prima si stampava in 8, 6 e 4 pagine, ora purtroppo, è ridotta a 2; e, dato il formato piuttosto modesto del foglio, lo spazio che la pubblicità lascia libero viene completamente assorbito dalla « disciplina dei consumi », dai commenti ai decreti luogotenenziali, e da altre rubriche di pratica utilità quali le « note in cantina », ecc. La stessa difesa della classe, attaccata ingiustamente per gli eccessi di qualche poco onesto albergatore, o come si esprime la stampa, di qualche « avvoltoio », non trova sempre posto nella rivista ed è costretta ad esulare nelle colonne della *Rassegna commerciale* dell'avv. Cornelio Frau.

Per le altre domande confessiamo di saperne quanto il nostro interrogante: lo preghiamo perciò di rivolgersi alla Sede centrale della Società Italiana Albergatori in Roma, via S. Nicola da Tolentino n. 30.

Il risveglio degli albergatori italiani?

Avevamo appena scritto ciò che precede quando, a soddisfare la curiosità nostra e dei lettori, giunge appunto *La Rassegna commerciale* con il seguente articoletto che senz'altro riproduciamo.

Astenendoci da ogni apprezzamento, intendiamo di riportare soltanto l'indizio di un movimento che potrebbe riuscire benefico all' industria.

« Nella classe degli albergatori italiani — che in questo periodo di guerra ha dato prova di alto patriottismo — pare si stia determinando un vasto movimento di legittima protesta per il modo con cui è trattata la loro industria. Certo le continue difficoltà che l'industria alberghiera attraversa, si rendono più gravi ogni giorno, onde sarebbe necessario di provvedere fin da oggi alla soluzione di questi importantissimi problemi che dovranno preparare per il dopoguerra l'avvenire di una così importante propaggine dell'economia nazionale.

« Abbiamo nel nostro paese, esponente di questa industria, la Società Italiana Albergatori, una società istituita appunto per tutelare gli interessi della classe, per comprenderne le aspirazioni, per garantirne con un'efficace opera di difesa la stessa esistenza.

« Ma, fino ad oggi — se dobbiamo giudicare dagli atti del Consiglio direttivo — possiamo pienamente affermare che l'Associazione non ha risposto allo scopo nobilissimo e praticissimo per cui è stata istituita. Forse s'è perduto di vista il concetto ispiratore, i principî cardinali su cui essa diceva basarsi.

« Abbiamo notizia intanto che molti albergatori hanno richiesto un'urgente convocazione di una assemblea nella quale debbono venire discussi i problemi più vitali, sia di immediata urgenza che di preparazione per l'avvenire. Speriamo che l'assemblea venga sollecitamente convocata. Interessi serî debbono venir discussi, e sarebbe grave errore di rinviare ad altra epoca la trattazione di problemi che interessano l'esistenza stessa dell'industria. E ricordiamo a proposito che nei primi di novembre 1917 fu indetta l'assemblea ordinaria, ma fu dovuta opportunamente sospendere per la triste situazione che in quei giorni venne a crearsi in Italia. Oggi fortunatamente quella triste situazione, se non eliminata, è attenuata ed urge quindi riunire gli albergatori tutti perchè discutano circa i mezzi necessari per garantire la loro industria su cui dovrà riposare il primo coefficiente di salvezza per il bilancio dello Stato, industria che ha pieno diritto ormai di avviarsi su un terreno fattivo di attività.

« Riproduciamo i brani più salienti della domanda che abbiamo avuto occasione di leggere, presentata al Consiglio direttivo della Società Albergatori e, se le nostre informazioni sono esatte, risulta che sino ad ora tale domanda è stata sottoscritta da più della metà dei suoi iscritti tra cui figurano i più bei nomi dell'industria alberghiera italiana di ogni regione d'Italia. La parte più interessante è la seguente:

« Ritenuto che tra le industrie più colpite dalla guerra c'è quella degli alberghi, la quale da un conflitto che continua da tanto tempo come l'attuale, con tutte le conseguenze di requisizioni immobiliari o mobiliari, di vertiginoso rialzo di prezzi e di difficoltà di mano d'opera e di approvvigionamenti, di cambiamento di clientela, minaccia di andare in rovina;

« Che occorre portare ad essa ogni più urgente aiuto e sollievo, determinando uno scambio di idee ed esaurienti discussioni fra i varî albergatori di tutta Italia, intorno ai problemi più urgenti da risolvere e allo scopo di conoscere i bisogni che nelle varie regioni d'Italia si risentono, accordandosi sui passi opportuni da svolgere per salvare la industria dalla rovina che la minaccia e prepararla per un potente risveglio nel dopoguerra, contribuendo con la preparazione dell'arrivo in Italia di nuove e numerose correnti di viaggiatori al primo coefficiente di salvezza del bilancio dello Stato, scosso dalle spese di guerra, dall'inasprimento dei cambi, e dalla emigrazione dell'oro;

« Che tanto più ciò è urgente in quanto altre nazioni neutre, alleate e nemiche già lavorano da tempo fattivamente per il salvataggio della Industria Alberghiera e la sua riorganizzazione per il dopoguerra;

« Che in questo periodo di gravi difficoltà e di necessità di concordia urge vieppiù riunire in un fascio a vantaggio dell'Industria Alberghiera italiana tutte le energie e forze utilizzabili, nella più completa coesione di intenti e di azione, in modo che la S. I. A. sia effettivamente alla testa di una fattiva preparazione di risveglio, come è avvenuto presso altre nazioni, dove spontaneamente, dove persino ad invito delle autorità governative », ecc.

« Queste le ragioni principali per cui si chiede la convocazione dell'Assemblea generale ordinaria e straordinaria dei soci. L'ordine del giorno indica inoltre la doverosa discussione dei seguenti problemi d'immediata attuazione: requisizione e derequisizione; esoneri; nazionalizzazione dell'industria alberghiera; regolamento fitti e mutui ipotecari; insegnamento professionale; credito alberghiero, e propone la nomina di delegati e commissioni diverse per lo studio dei suddetti speciali problemi.

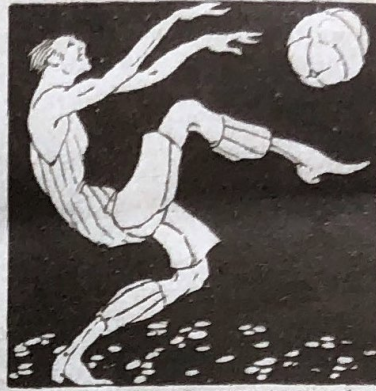
« Non arriviamo a capire, come soltanto ora, dopo circa tre anni di guerra, i rappresentanti di questa industria, attualmente la più colpita, manifestino la necessità di discutere problemi così interessanti, mentre altre nazioni non solo formavano un fascio poderoso di forze concordi, come in Francia, dove si costituiva uno speciale ente « La Chambre Nationale de l'Hôtellerie Française » che con un programma di alacre attività lavora in perfetta concordia e fusione con il Governo e con le altre istituzioni che hanno comunanza di scopi, ma sentivano la necessità di convocare ogni quindici giorni il « Comité exécutif de permanence », costituito in seno a quella Associazione e ogni mese il Consiglio di amministrazione dell'ente.

« La nostra Società Italiana Albergatori, invece, non solo dal 1916 non ha convocato più l'Assemblea dei soci, ma neanche il Consiglio d'Amministrazione quando problemi di vitale importanza come quelli che intendono discutere i proponenti la convocazione dell'assemblea della Società, richiedevano un affiatamento tra i rappresentanti dell'industria alberghiera delle varie regioni d'Italia e una perfetta fusione e concordia con le autorità competenti nella trattazione di problemi di così vitale importanza per tutta una classe, per tutta una benemerita categoria di lavoratori. La iniziativa che tanto consenso ha riscosso da ogni parte d'Italia, era davvero sentita, e noi abbiamo fiducia che dalla Assemblea desiderata e richiesta spunterà l'alba di un risveglio salutare per la industria alberghiera del nostro paese ».

Il problema della mano d'opera.

« L'impiegato d'albergo tedesco, fu detto un giorno al Reichstag, è anzitutto il pioniere del germanesimo all'estero ». E i francesi, che a più riprese hanno avuto occasione di sperimentare gli effetti dell'opera svolta da tali pionieri, sono fermamente decisi ad impedire che il lavoro infame ricominci.

Ma come sostituire la mano d'opera austro-tedesca date le difficoltà di reclutamento che già si prevedono per il dopoguerra? « Fra i nostri alleati, dice M. Lequine ne *L'Oeuvre Economique*, non si può calcolare sul concorso inglese. I nostri amici d'oltre Manica, dopo le ostilità, avranno abbastanza da fare in casa propria. Lo stesso per i Belgi. La Russia costituisce una immensa riserva umana, ma sono molti a pensare che il personale russo non convenga alla nostra industria. Non vi è perciò che l'Italia capace di fornirci, salvaguardando i nostri interessi, il complemento di personale che ci è necessario, ammesso che la mano d'opera femminile e coloniale sia insufficiente a riparare alla penuria momentanea di personale. In tal caso converrà entrare in rapporto con i Consolati e con i confratelli d'Italia affinchè, nel personale chiesto ed offerto, non si infiltrino elementi sospetti. Il popolo italiano si è sempre mostrato refrattario alla impresa tedesca che in Italia ha soltanto potuto svilupparsi negli ambienti finanziari, nel gran commercio e nell'alta società. Noi avremo perciò, da questo lato, tutte le garanzie per incontrare una mano d'opera dalla quale nessun concorso verrà dato ai nostri nemici ».

Tutto ciò sta bene. Bisogna aggiungere soltanto che il problema del personale dovrà essere studiato anche in Italia: avveniva infatti, prima della guerra, che mentre nei grandi alberghi esteri il personale italiano era piuttosto numeroso, negli alberghi italiani difettava, specialmente in alcuni rami, ed era sostituito da tedeschi e da svizzeri. Ciò difficilmente potrà ripetersi in avvenire poichè, a costo di qualche sacrificio, i proprietari saranno costretti a trattenere il personale emigrante all'estero per evitare il pericolo che, a contatto di qualche direttore o di qualche persona di servizio poco gradita, non emigrino a loro volta dalla casa i clienti alleati ed amici, cioè per lungo tempo i soli clienti sui quali possa farsi sicuro assegnamento.

Navi dei laghi per l'Atlantico.

Una delle misure adottate dal Governo americano per aumentare la flotta mercantile transatlantica consiste nella requisizione di una parte considerevole della flotta dei grandi laghi americani. Molte di tali navi sono di grandi dimensioni e possono rivaleggiare con i maggiori legni mercantili.

Una prima partita di navi venne già requisita. Per trasportarle in mare occorse tagliar le navi in due giacchè, altrimenti, non avrebbero potuto passare attraverso le chiuse del Canale di Welland, tra il lago Erie e il lago Ontario.

Per pulire gli scafi.

I vecchi sistemi di pulire gli scafi delle navi, che ne facevano una operazione faticosa e lunga, si vengono rimpiazzando con nuovi metodi.

Una volta per questo lavoro occorrevano da 170 a 200 giornate; ora macchine elettriche rapide ed efficaci, dice *The Electrician*, la compiono in brevissimo tempo.

Una nave da guerra di 18.000 tonnellate può essere pulita completamente in 12 ore.

Il turismo democratico.

Le classi popolari hanno, come le classi ricche e agiate, diritto alla distrazione e al riposo; e ben più intensamente che non per il passato tale diritto verrà inteso in avvenire, quando avrà avuto termine la grande lotta.

Bisogna dunque democratizzare, cioè rendere popolare il turismo, dice *La Revue du Touring Club Suisse*.

Per il popolo abbiamo diverse specie di turismo. Il più comune, il meno costoso, è senza dubbio quello pedestre. È il più sano, il più interessante e il più istruttivo; ma ha l'inconveniente di essere il più lento. Noi viviamo in epoche nelle quali la rapidità e la velocità sono divenuti bisogni. Abbiamo l'impressione che il lavoro intensivo di ogni ora raddoppi il rendimento della esistenza. Perciò il turismo pedestre che alcuni tentano di risuscitare, non ha che un numero limitato di seguaci.

Favore maggiore riscuotono le escursioni ciclistiche. Bisogna però tener presenti diverse considerazioni: lunghezza delle escursioni quotidiane, natura delle strade da percorrere, ecc. Per il suo uso corrente la bicicletta è certo il più democratico strumento di turismo, alla portata di tutte le borse. Essa riprenderà dopo la guerra il primo posto nel turismo utile, in quello cioè che permette di respirare liberamente e che non si fa schiavo della velocità.

Un'altra forma di turismo popolare è il turismo nautico, quello che si effettua, non già con il lussuoso *yacht*, ma col modesto canotto a remi o a vela o con la barca automobile. Vi è qualche cosa di più suggestivo che andare secondo il vento e la corrente sulle «strade che camminano»? Esiste piacere comparabile a quello di guidare, secondo il proprio capriccio e la propria volontà una fragile imbarcazione, lontano dalla vita rumorosa e vertiginosa delle grandi vie di comunicazione?

Il bisogno e il gusto delle grandi velocità hanno fatto impallidire la stella del canottaggio. E tuttavia esso rimane, come distrazione, come turismo, il preferito per coloro che hanno poco tempo a loro disposizione e cercano aria pura e uno svago economico.

Ma per democratizzare il turismo è necessario un elemento finora quasi sempre trascurato: il concorso degli albergatori. Come in tutto, l'avvenire del turismo e specialmente del turismo popolare, riposa su una confidenza reciproca, sul calcolo di spendere una somma determinata prima della partenza e di ricavare da tale somma il massimo rendimento.

Occorre perciò far ben comprendere agli albergatori il dovere che essi hanno di attirare il turista, di essere con esso compiacente, senza cercare più dell'utile normalmente dovuto ed occorre inoltre segnalare e far scomparire, nell'interesse stesso della classe, gli albergatori disonesti che ostacolano lo sviluppo del turismo popolare e gettano il discredito su intiere regioni.

Direzione e Redazione: Touring Club Italiano - Milano, Corso Italia, 10 — Gerente: Luigi Scesa.

Stab. Grafico Artistico Industriale GUSTAVO MODIANO & C. - Milano, Riparto Gamboloita, 52.

GLI AUTOCARRI "FIAT,, IN ERITREA.

Mentre migliaia e migliaia di autocarri Fiat cooperano infaticabilmente ai movimenti e ai trasporti delle nostre truppe e del materiale da guerra in tutto il paese, nelle retrovie, lungo le linee di combattimento, in pianura e in montagna, mentre altre migliaia scendono dai valichi delle Alpi e si avviano per le valli del Po al seguito delle milizie alleate francesi ed inglesi venute a combattere al nostro fianco, altre schiere di questa possente e innumerevole cavalleria meccanica della FIAT sono all'opera e rendono preziosi servigi presso i nostri corpi coloniali della Libia e dell'Eritrea.

È giova oggi ricordare questi laboriosi reparti automobilistici africani non solo ad attestare l'universalità della cooperazione che la FIAT con le sue macchine presta ovunque in ogni regione al soldato italiano e ai suoi alleati, non solo per l'importanza dell'opera faticosa che questi veicoli compiono nelle nostre colonie d'Africa, ma anche perchè da essi data la prima applicazione dell'automobile nei servizi militari, perchè essi vantano il glorioso e audace primato mondiale di essere stati i primi veicoli automobili adoperati in servizio effettivo di guerra.

Spetta all'Italia l'iniziativa di aver per prima impiegato nelle sue guerre d'Africa l'automobile nelle operazioni della guerra combattuta, e sono questi gagliardi autocarri FIAT i primi automobili che sono stati al fuoco, quelli che hanno compiuto il primo esperimento della trazione e dei trasporti meccanici nelle operazioni militari, sono questi i precursori dell'automobilismo militare odierno e che hanno servito di modello e di norma all'immensa organizzazione dei servizi automobilistici negli eserciti europei.

Che fecondo insegnamento e che straordinario sviluppo è scaturito da quel primo gruppo di automobili militari per le truppe d'Africa!

È là veramente, in quelle regioni selvagge, tropicali, prive di strade, appena segnate dalle traccie carovaniere ove i trasporti sono estremamente difficili, che l'automobile ha potuto dar prova di tutta la sua valentia ed utilità, dove i veicoli FIAT hanno potuto dimostrare di esser atti a sopportare ogni fatica, e ogni sforzo, ed avanzare in ogni condizione, di esser temprati ormai per qualsiasi più ardua impresa, e di sostituire il più valido e provvidenziale collaboratore ed ausilio per l'esercito in campagna.

Quale orgogliosa meraviglia non ha suscitato questa vittoriosa conquista dell'oasi e del deserto da parte della meccanica automobilistica! Procedimenti e sistemi che continuavano immutati da millenni sono stati d'un tratto cambiati. Di colpo senza transizione dal più vetusto e più lento mezzo di trasporto, perpetuato da tempo immemorabile nell'Africa, si è passati al più moderno e veloce. Le palme e i minareti, che non avevano mai contemplato che lunghe file di cammelli e di muletti, sono rimasti improvvisamente estatici al passaggio dei veicoli meccanici.

La tradizionale e caratteristica carovana cammelliera e mulattiera, che sembrava il solo mezzo di comunicazione e di transito del continente nero, si è prodigiosamente trasformata nelle colonne automobilistiche.

E quali incomparabili servizi non hanno reso questi autocarri nelle nostre colonie d'Africa! Tutti ben li ricordano come le più insigni benemerenze dell'automobile. Hanno cominciato col trasportare ogni specie di materiali e di provviste, dall'acqua e dal ghiaccio agli attendamenti e alle munizioni. Hanno poi trasportato i bagagli e i rifornimenti delle varie colonne di spedizione e poi gli uomini di rinforzo e poi i feriti. E infine hanno formato e trasportano essi stessi le colonne di spedizione. Le occupazioni più avanzate e più audaci si sono effettuate mediante questi automobili. Hanno portato uomini e carico, armi e armati, medicine e civiltà. Si sono inoltrati sulle dune e sulle sabbie del deserto, hanno aperto, segnato, battuto le strade, hanno servito non solo da mezzo di trasporto, ma da accampamento, da trincea, da ospedale.

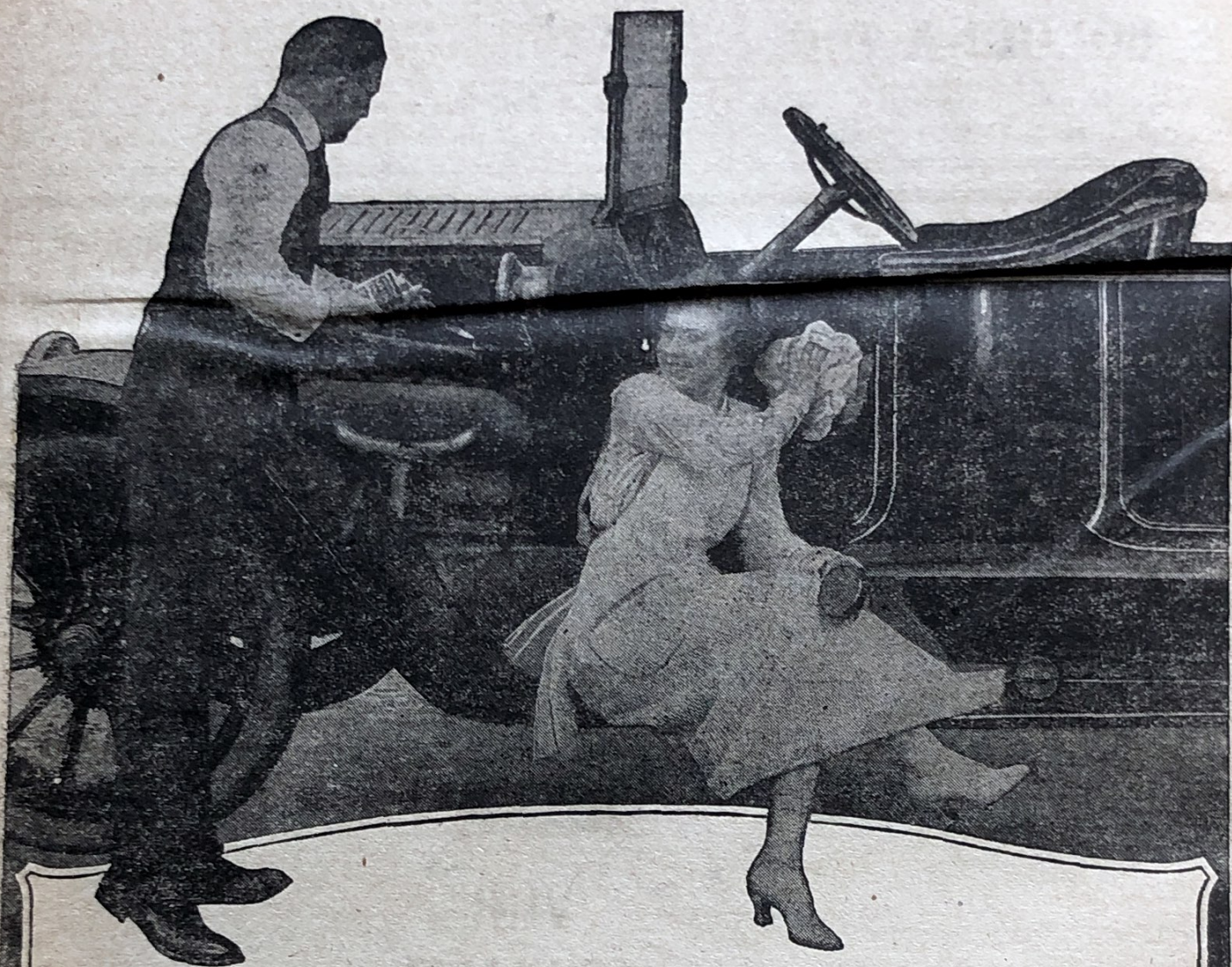
Nè la sabbia nè il clima ardente li hanno arrestati. È stato certo questo il più severo decisivo e trionfale collaudo di cui i veicoli FIAT siano usciti vincitori. È qui dove hanno acquistato i loro muscoli inflessibili, la loro resistenza a tutta prova.

Per cui mentre e nell'Eritrea e nella Libia hanno sostituito il mulo e il cammello e sono diventati il mezzo prevalente dei trasporti militari, e ne sono stati istituiti numerosi e vasti depositi, così su tutte le fronti europee dove si combatte sono quelli che assicurano i movimenti e i traini di tutti gli eserciti alleati.

E l'illimitata potenza produttiva della FIAT provvede a tutti.

tropi
traccie
mente di
prova di tu
veicoli FIAT
atti a sopportar
avanzare in ogni
ormai per qualsiasi
tuire il più valido e pr
ed ausilio per l'esercito

VINI
SPUMANTI
CINZANO
VERMOUTH

TENDE DA CAMPO
COPERTONI IMPERMEABILI
EM
ETTORE MORETTI MILANO
ETTORE MORETTI - MILANO
FORO BONAPARTE 12

Pulizia interna ed esterna dell'automobile

CONSERVARE il regolare funzionamento al vostro motore coll'uso del Johnson Carbon Remover (eliminatore distruttore dei depositi della combustione).
Conservare la vostra automobile brillante col Johnson'n Prepared Wax.
Un buon 80 % degli inconvenienti dei motori sono causati dall'accumularsi del carbone nei cilindri che battono quando fanno le salite: diminuiscono sensibilmente il regolare funzionamento delle valvole, riducendo la potenzialità del motore con grande spreco di combustibile, questi tutti difetti conseguenti. Poche goccie di

JOHNSON'S CARBON REMOVER

versate in ogni cilindro e lasciate durante la notte, vi solleveranno da questi incovenienti. Daranno al vostro motore la vita e la potenza come di un nuovo. Non occorre smerigliare ne arroventare. Fate da voi col Johnson Carbon Remover che:

Vi risparmia l'80 % degli inconvenienti del motore.
Risparmia petrolio ed i conti per riparazioni.
Dà più forza e velocità.
Tiene il motore in buone condizioni.

JOHNSON'S PREPARED WAX

(CERA SPECIALE JOHNSON)

usata per la vostra automobile (carrozzeria, parafanghi, cofano ecc.) la riduce come nuova. Una sottile superficie come vetro protegge le vernici e prolunga la durata della finitura originale. Essa ricopre graffiature ed ammaccature. La Johnson's Prepared Wax è impermeabile. Perciò essa duplica la durata del lavaggio ed assicura la chiara trasparenza del parabrise. Ripara dal calore e dalla polvere. Un eccellente pulitore per le imbottiture in pelle.

Chiedere il nostro Opuscolo "Keeping Your Car Young„ che si spedisce gratis a richiesta.

Insistete presso il vostro rivenditore di fornirvi "Johnson's Prepared Wax e Johnson's Carbon Remover. Se egli non ne ha può facilmente fornirsene da noi.

S. C. JOHNSON & SON

Deposito "00„ 244 Kigh Holborn, Londra W. C. I. - Inghilterra.